3,80 €

ModellEisenBahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 6
Juni 2006
55. Jahrgang

Deutschland 3,80 €
Österreich 4,40 €
Schweiz 7,50 sFr
Benelux 4,40 €
Frankreich 4,40 €
Italien 5,- €
Dänemark 42,- dkr



B13411

TESTS

Nebenbahn-Retter:
Märklins VT98

Kleiner Sachsenstolz:
Gützolds 18.0

Rettungsübung
Für den Ernstfall gerüstet

BR 119 im Vogtland
U-Boote auf Tauchstation

So macht Unterricht Spaß
Schüler arbeiten Köf auf

Die Wust-Connection
Kleine Kapital-Anlage



Mythos Ottbergen

Das Ende des Jumbo-Bahnbetriebswerks

Inhalt



78 Felsenfeste Holländer

Auf ihrer neuen Anlagen-Kreation „Mariahöh“ bieten Henk Wust und Derk Huisman viel fürs Auge.

26 Rausgeholt

Zwei Tests sollten im April zeigen, dass die Rettung von Fahrgästen aus verunglückten Zügen klappt.



16 Es hat sich ausgedampft

Lange gehörten die Auspuffschläge der Jumbos zu Ottbergen. Doch 1976 war es mit der Herrlichkeit vorbei und das Bw schloss.





Titel: Wasserturm und Lokschuppen Kibri; Schlackenkran Faller; 44 Roco.
Szene und Foto: M. Tiedtke

84 Groß-Bw in Bad Driburg

Ottbergen muss wieder dampfen! Das tut es auch: Auf der großen H0-Schauanlage im Güterboden von Bad Driburg.





34 Nur kurz zu einem Besuch

Erst 1998 kamen „U-Boote“ 219 mit RE-Zügen ins obere Vogtland. Doch schon 2001 wichen sie neuen VT 612.

Bahnwelt Aktuell

GROSSKONZERNE

Bilanzsaison

● In den vergangenen Wochen zogen einige bedeutende Bahnunternehmen wie die DB AG, die SBB und die Lötschbergbahn Bilanz.

Bei der DB AG blickte man bei der Bilanzpressekonferenz am 31. März 2006 auf das beste Geschäftsjahr der Geschichte zurück. Im Jahr 2005 steigerte der Bahnkonzern die Verkehrsleistung, den Umsatz und das Ergebnis. Der Konzernumsatz wuchs um 4,6 Prozent auf die beeindruckende Marke von 25,1 Milliarden Euro. Für den Umsatzzuwachs seien laut Bahnkonzern vor allem der Fernverkehr sowie die Transport- und Logistiksparte verantwortlich. Aber auch die DB-Infrastruktur trug zum guten Abschneiden bei. Die verstärkte Nutzung des Netzes durch konzernfremde Bahngesellschaften machte sich positiv in der Bilanz bemerkbar. Der zufriedene Bahnchef Mehdorn sieht sein Unternehmen bezüglich des geplanten Börsengangs voll auf Kurs. Dazu trägt auch das deutlich verbesserte operative Ergebnis bei, das um 208 Millionen auf 1,352 Milliarden Euro zunahm. Der Schienengigant investierte im vergangenen Jahr 6,8 Milliarden Euro und war damit wieder einer der größten Investoren im Lande. Laut Bilanz der DB AG hat auch die Schienverkehrsleistung wieder leicht zugenommen auf 155,7 Milliarden Personentonnenkilometer, was einen neuen Rekordstand bedeutet. Am meisten aufgeholt hat dabei das bisherige DB-Sorgenkind Fernverkehr mit einer Zunahme von 4,1 Prozent. Das wichtigste Standbein der DB AG scheint jedoch inzwischen der Güterverkehr auf Schiene, Straße sowie in der Luft und die gesamte Logistikabteilung. Mit dem Zukauf von Bax Global hat sich die Bahn AG zur weltweiten Nummer Zwei im internationalen Transport- und Logistikmarkt entwickelt. Optimistisch ist der Ausblick auf das Geschäftsjahr 2006, für das Hartmut Mehdorn ebenfalls eine Umsatz- und Gewinnsteigerung erwartet.



Foto: Armin Schmutz

Der Lkw-Transport ist ein wichtiges und wachsendes Standbein der BLS.

Auch die Bilanz der Lötschbergbahn, vor allem deren Güterverkehrsabteilung BLS Cargo, an der DB Railion mit 20 Prozent am Aktienkapital beteiligt ist, ist durchweg positiv. Stark gewachsen und finanziell erfolgreich, das war die Botschaft, die Dr. Dirk Stahl, Unternehmensleiter der BLS Cargo AG, am 21. März 2006 verkündete. Satte 32 Prozent Mehrverkehr betrug das Wachstum, entsprechend 2,823 Milliarden Nettotonnenkilometern. Wichtigster Wachstumsträger war der unbegleitete kombinierte Verkehr im Alpentransit. 15 Prozent Steigerung auf 1,744 Milliarden Nettotonnenkilometer waren es am Lötschberg. Hier ist die BLS Marktführerin. Sagenhafte 115 Prozent auf 934 Millionen Nettotonnenkilometer betrug der Zuwachs am Gotthard mit einem Marktanteil von rund 20 Prozent. Die Rollende Autobahn, welche die BLS im Auftrag von „RAlpin" AG über den Lötschberg führt, transportierte rund 80 000 Lastwagen, ein Plus von 20 Prozent. Im Binnenmarkt hingegen ging die Leistung um 22 Prozent zurück, hauptsächlich als Folge der Baufortschritte am Lötschberg-Basistunnel mit reduzierten (Aushub-) Transporten. 2005 wurde mit einem betrieblichen Gesamtertrag von 173 Millionen Franken und einem Gewinn von 6,37 Millionen Franken abgeschlossen, das fünfte Geschäftsjahr in Folge mit positivem Ergebnis. Was für die Cargospalte gilt, trifft auch auf die gesamte BLS AG zu: Die im Jahr 2001 eingeleitete Neuausrichtung der Lötschbergbahn ist abgeschlossen. Der Betriebsertrag nahm im Jahr 2005 um 9,6 Prozent auf 602 Millionen Franken (zirka 380 Millionen Euro) im Vergleich zum Vorjahr zu.

Weniger schön tönt es bei den SBB, die für 2005 einen Konzernverlust von 166,3 Millionen Franken ausweisen. Den positiven Resultaten bei Personenverkehr, Infrastruktur und Immobilien steht ein Verlust im Güterverkehr von 165,7 Millionen Franken gegenüber, trotz einer Leistungssteigerung von 13,4 Prozent. Die Gründe dafür liegen in der anhaltenden Preiserosion, einem gleichzeitigen Nachfragerückgang durch verschärften Wettbewerb Schiene/Straße nach der Erhöhung der Gewichtslimite auf 40 Tonnen für Lkw in der Schweiz sowie geringere Leistungen des Bundes. Kostensparmaßnahmen mit einem Abbau im Bedienungskonzept des Binnenverkehrs auf 323 Bedienungspunkte sowie ein Personalabbau um 590 Stellen fanden ein nicht gerade gutes Echo. Nach intensiven Dialogen mit über 650 Kunden konnten zusätzlich zum Grundnetz 170 so genannte Kundenlösungen getroffen werden, so dass künftig noch 96 Prozent der heutigen Leistungen möglich werden. Anders als die BLS fährt die SBB im alpenquerenden Transitverkehr in Deutschland und Italien Güterzüge mit konzerneigenen Tochtergesellschaften (SBB Cargo Deutschland, SBB Cargo Italy), ein Bedienkonzept, das mit nur einem Ansprechpartner von den Kunden geschätzt wird. In Deutschland steigerte sich die Leistung auf 320 wöchentliche Züge und in Italien auf 260. Im Kooperationsverkehr durch die Schweiz beendete die DB AG einseitig und kurzfristig die Zusammenarbeit. Dadurch gingen sieben tägliche Zugpaare verloren.

SAUSCHWÄNZLEBAHN

Kohle für den Kessel von 86 333


Foto: IG WTB

86 333 soll weiter dampfen und braucht einen neuen Kessel, und für den wiederum braucht es Geld, als Spende oder Kredit!

● Seit 1997 wird die Dampflok 86 333 bei der Wutachtalbahn, die im Volksmund auch als „Sauschwänzlebahn" bekannt ist, im Fahrbetrieb eingesetzt. Der Originalkessel ist nunmehr über 70 Jahre alt, eine nochmalige Aufarbeitung wirtschaftlich nicht vertretbar. Ein Neubau ist unausweichlich. Die Kosten übersteigen jedoch die Kräfte des Vereins Wutachtalbahn e.V. (www.wutachtalbahn.de), der deshalb um Spenden und Darlehen bittet: Sparkasse Blumberg, Bankleitzahl 694 500 65, Konto 24 600 5252. Für Spender aus der Schweiz: Postfinance, Konto 91-917601-6. Als Verwendungszweck bitte „Kessel 86 333" angeben!

MUSEUMSBAHN

EFB luden zum V100-Treffen

V 100-Treffen in Siegen (von links): 212 062, 212 001, 212 372, 212 249 sowie MWB-V 1253 (ex DB-212 285) präsentieren sich vor dem unter Denkmalschutz stehenden Siegener Ringlokschuppen.


Foto: Schneider

● Am Osterwochenende 16./17. April 2006 hatten die Eisenbahnfreunde Betzdorf (EFB) an ihrem Vereinsdomizil am Siegener Ringlokschuppen zu einem V100-Treffen eingeladen. Gastgeber war eigentlich die vereinseigene 212 372 (Deutz, 1965; Ozeanblau/Beige), die seit dem 26. Oktober 2005 offiziell zur Sammlung gehört. Dem Ruf zu der Veranstaltung am Südwestfälischen Eisenbahnmuseum in Siegen waren 212 001 (MaK; 1959; Ozeanblau/Beige) und 212 062 (MaK; 1963; Altrot) der „Freunde der 212 001 e.V.", die aktuell an die HWB Hermeskeil vermietete 212 249 (MaK; 1965, Altrot) von Lokomotion sowie die neue MWB-V 1253 (ex DB 212 285; MaK; 1965) gefolgt. An beiden Tagen fuhr auch der EFB-Sonderzug von Siegen aus über die Rothaarbahn nach Erndtebrück, der von 212 249 (Ostersonntag) und von MWB-V 1253 (Ostermontag) gezogen wurde.

Bewegung im Stillstand


Dr. Karlheinz Haucke

Kaum zu glauben, aber tatsächlich wahr: Es ist doch noch Frühling geworden, wenn nicht gar gleich Sommer. Beim Überspringen geht das Wetter halt mit der Zeit: Den zweiten Schritt vor dem ersten zu tun, scheint zur Mode zu werden.

Da kann und will die Bahn samt Verkehrspolitik natürlich den Zug der Zeit auch nicht verpassen und auf den Börsen-Trip gehen, statt erst einmal energisch die noch vorhandenen Weichen für einen künftigen Aufgaben gewachsenen Schienenverkehr zu stellen. Was seinerseits den Bundesrechnungshof auf den Plan gerufen hat, der ein vernichtendes Urteil über die bisherigen Ergebnisse der Bahnreform und die Effizienz der eingesetzten Steuergelder gefällt hat.

Da wundert es nicht, dass in Berlin die Jagdsaison eröffnet wird und die Schonzeit für Sündenböcke abrupt endet. Bahnchef Hartmut Mehdorn gerät immer mehr in die Kritik, obwohl er ja eigentlich nur das umzusetzen versuchte, was die Politik von ihm erwartete. Das freilich hilft ihm wenig und so pflegt selbst der Fahrgastverband „Pro Bahn" Merz-Gefühle im Wonnemonat Mai.

Wie? Nein, kein Druckfehler, von Friedrich Merz ist die Rede. Der, so meint Pro-Bahn-Vorsitzender Karl-Peter Naumann, könne die DB AG auf Vordermann bringen. Nichts gegen den Hochsauerländer aus dem Städtchen Brilon, aber selbst Merz bräuchte wohl mehr als einen Bierdeckel, um wenigstens das Bahntarif-System zu entwirren.

Bewegung im Stillstand? Ein Besuch im legendären Ottbergen zeigt drastisch, wo die Bahn heute wirklich steht oder auch nicht einmal mehr das!

BAHNWELT AKTUELL

TSCHECHIEN

Glücksbringer

● Noch relativ wenige Lokomotiven mit einer Reklamebeklebung findet man bei der tschechischen CD. Aber seit Ende Februar trägt die Zweisystemlok (3 kV Gleichstrom und 25 kV/50 Hz Wechselstrom) 362 121-6 eine Werbeaufschrift für die tschechische Postsparkasse. Die herkömmliche Lackierung ist blau mit weißen Mittelstreifen. Die CD hat von der Reihe 362 insgesamt neun Loks im Bestand. 362 121-6 wurde 1994 von Skoda gebaut. Jetzt, im markanten Rot-Gelb mit den auffälligen vierblättrigen Kleeblättern, kommt sie hauptsächlich vor Reisezügen auf der Achse Prag – Breclav zum Einsatz.



Foto: Haslebner

Die bunte 362 wartet in Breclav am 16. März 2006 auf den nächsten Einsatz nach Prag.

HAMBURG/SCHLESWIG-HOLSTEIN

Dostos zwischen Hamburg und Lübeck


Foto: Brüggemann

Auch Dr. Karl-Friedrich Rausch, Vorstand für Personenverkehr der Deutschen Bahn AG, waren die neuen Doppelstockwagen eine Reise nach Lübeck wert.

● Die DB AG trat am 7. April 2006 in die Fußstapfen der Lübeck-Büchener Eisenbahn (LBE). Von Lübeck fuhr ein kompletter Doppelstockzug auf Premierenfahrt nach Hamburg und zurück. Der Verkehrsminister des Landes Schleswig-Holstein, Dietrich Austermann, Ute Plambeck, die Konzernbevollmächtigte der DB AG für die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein, Dr. Wolfram von Fritsch, der Vorsitzende der Geschäftsführung der Regionalbahn Schleswig-Holstein, und zahlreiche Vertreter aus Politik, Wirtschaft und Verkehr waren Fahrgäste im Premierenzug. „Gerade den zahlreichen Pendlern aus Lübeck und Stormarn nach Hamburg, (...), können wir nun deutlich mehr Sitzplätze während der Hauptverkehrszeiten zur Verfügung stellen. Neben den guten Pünktlichkeitswerten (...) können wir nun auch unseren schleswig-holsteinischen Kunden das Premium-Fahrzeug im Nahverkehr anbieten," sagte Dr. Wolfram von Fritsch in seiner Festrede. Die Auslieferung der Doppelstockwagen (Dostos) war Ende April abgeschlossen. Ab dem Fahrplanwechsel am 28. Mai 2006 werden die Dostos nach und nach die bisher eingesetzten Silberlinge ersetzen. In den Sommermonaten werden Züge am Wochenende bis zum Ostseebad Travemünde durchfahren. Für die bei Bombardier Transportation im Werk Görlitz gebauten neuen Wagen investiert die Regionalbahn Schleswig-Holstein (RBSH) rund 38,5 Millionen Euro. Das Platzangebot vergrößert sich von heute 388 Sitzplätzen auf 560 Sitzplätze und bei den verstärkten Zügen auf knapp 670 Sitzplätze. Bis zur Elektrifizierung der Strecke werden die Züge mit Loks der Baureihe 218 im Wendezugbetrieb bespannt. Bereits die Lübeck-Büchener Eisenbahn fuhr ab 1936 mit Doppelstockwagen zwischen Hamburg und Lübeck.

ZWISCHENHALT

■ **Railjet** heißt das neue Premiumprodukt der ÖBB: Ab 2009 sollen 23 siebenteilige Schnellzugeinheiten für 230 km/h beschafft werden. Als Zug-/Schub-Lok ist die Baureihe 1116 vorgesehen.

■ **Gar nicht super** waren die als „Supercity" der tschechischen CD verkehrenden Pendolini der BR 680: Zwischen Dezember und Februar mussten die sieben Züge immer wieder in die Werkstatt. Die Fahr- und Umlaufpläne gerieten durcheinander.

■ **Die Leit- und Sicherungstechnik** auf Hauptbahnen außerhalb des engeren Kernnetzes soll bis etwa 2010 modernisiert werden. Das ist Inhalt einer EU-weiten Ausschreibung durch die DB AG.

■ **Voraussichtlich Ende 2007** soll es wieder Fernzüge Dresden – Breslau über Görlitz geben. Bis zu diesem Zeitpunkt soll die Strecke in Polen für 160 km/h ausgebaut, in Deutschland mit moderner Sicherungstechnik versehen sein. Das teilte die Bundesregierung auf eine kleine Anfrage der FDP-Fraktion mit (DS 16/1106).

■ **Die Bezeichnung „Berlin Stadtbahn"** wird es auf DB-Fahrkarten ab dem 28. Mai nicht mehr geben. Künftig heißt es schlicht „Berlin", der Geltungsbereich umfasst S-, Regional- und Fernbahnhöfe innerhalb und einschließlich des S-Bahn-Ringes.

■ **Die Dänische Staatsbahn DSB** soll privatisiert und anteilig verkauft werden. Details werden zur Zeit beraten.

■ **Das Projekt Stuttgart 21** kann realisiert werden. Der Verwaltungsgerichtshof in Mannheim wies am 6. April eine Klage des BUND ab. Dessen Alternativplan „K21" sah einen modernisierten oberirdischen Bahnhof zu einem Drittel der Kosten vor.

■ **„Bahn für alle"** heißt eine neue Kampagne, die von Attac, Robin Wood und der Initiative „Bahn von unten" getragen wird. Sie will gegen einen „über das Knie gebrochenen Börsengang" agitieren.

■ **Im Münchner Verkehrsverbund** (MVV) nutzten im Jahre 2005 gut 460 Millionen Fahrgäste die öffentlichen Verkehrsmittel. Das bedeutet eine Steigerung um vier Prozent zu 2004 und damit Rekord.

■ **Der Einstieg in Stadtverkehre** wird für die DB AG nicht stattfinden. Die geplante Übernahme vieler regionaler Verkehrsgesellschaften scheitert aus kartellrechtlichen Gründen. Diese Entscheidung fällte der Bundesgerichtshof Ende Februar.

■ **In Jena-Saalbahnhof** steht das Empfangsgebäude (EG) zum Verkauf. Bis Jahresende entsteht ein neuer Inselbahnsteig. Da sich viel Verkehr zum neuen ICE-Halt Jena-Paradies verlagert hat, sei im Saalbahnhof kein EG mehr nötig.

■ **Die Berliner S-Bahn** beförderte 2005 30 Prozent mehr Fahrgäste als vor zehn Jahren im Gründungsjahr der S-Bahn Berlin GmbH.



Foto: Doebeli

Am 27. April 2006 wurde in Holland der Verkaufsvertrag über fünf RAm TEE I/Northlander-Wagen unterzeichnet. Das Rollmaterial geht damit von der Genossenschaft TEE-Classics/Zürich an die Stiftung TEE-NL/Lelystad, Holland über. Der Transport in die neue Heimat soll im Mai 2006 erfolgen. Die holländische Stiftung möchte das hochgesteckte Ziel, den Zug wieder in einen fahrfähigen Zustand zurückzuversetzen, weiter verfolgen.

TEV

11. Weimarer Eisenbahnfest

● Am 27. und 28. Mai 2006 veranstaltet der Thüringer Eisenbahnverein (TEV) wieder sein beliebtes alljährliches Eisenbahnfest unter dem Motto „160 Jahre Eisenbahn in Thüringen". Neben den zahlreichen vereinseigenen Loks werden als Gastloks unter anderen die Dampfrösser 35 1113 und 52 8154 aus Leipzig sowie die 41 1144 aus Eisenach und die E-Lok-Veteranin E 44044 aus Dessau erwartet. Ein Rahmenprogramm mit Führerstandsmitfahrten, stündlichen Pendelzügen vom Hauptbahnhof mit 219 084, Souvenirverkauf und Flohmarkt rundet das Wochenende ab. Geöffnet ist jeweils von 9 bis 17 Uhr. Fotofreunde können bereits ab 8 Uhr kommen. Infos unter www.thueringer-eisenbahnverein.de, E-Mail: info@thueringer-eisenbahnverein.de

NRW

PEG mit Leihfahrzeugen in NRW

● Seit dem 3. April 2006 setzt die Prignitzer Eisenbahn GmbH (PEG) zwei Regiosprinter der Vogtlandbahn (VT 35 und 39) leihweise auf dem Oberhausener Netz, in der Regel auf der Strecke nach Duisburg-Ruhrort, ein. Der Einsatz der Leihfahrzeuge ist notwendig, da der VT 643.05 nach Unfallschaden noch immer nicht einsatzfähig ist. Der dreiteilige Talent-Triebwagen wurde Ende Juli 2005 im Bahnhof Gladbeck West erheblich beschädigt, nachdem ein Bauzug der Transport-Schienen-Dienst GmbH nicht mehr rechtzeitig vor einem Halt zeigenden Einfahrsignal hatte bremsen können und über dieses in den Weichenbereich des Bahnhofs gerutscht war. Hierbei kam es zu einer Flankenfahrt mit dem VT der PEG. Die beiden Vogtlandbahn-Sprinter verbleiben in den kommenden Monaten bei der PEG bis zur Rückkehr des VT 643.05 und ersetzen die zuvor angemieteten Desiro-Triebwagen VT 601 und 602 der Angel Trains Europa, die seit Oktober 2005 auf den Strecken von Oberhausen nach Duisburg-Ruhrort und Dorsten zum Einsatz kamen.

Im PEG-Einsatz: Am 10. April 2006 wartet der VT 39 der Vogtlandbahn am Haltepunkt Duisburg-Ruhrort auf die Rückfahrt nach Oberhausen.



Foto: Schumann

■ **IRIS** (International Railway Industry Standard) heißt der neue Qualitätsstandard, den die Union der europäischen Schienenfahrzeughersteller am 21. März veröffentlicht hat. Das bedeutet vor allem für Zulieferer einen geringeren Aufwand, da die Auditierungskriterien künftig einheitlich sind.

■ **Die Lötschbergbahn BLS** beschafft für die Berner S-Bahn keine Doppelstockwagen. Im vergangenen Herbst hatte man zwei CFL-Doppelstockzüge von Bombardier getestet. Stattdessen sollen die bisher eingesetzten Nina-Garnituren von drei auf vier Wagen verlängert und teilweise behindertengerecht umgebaut werden.

■ **Ein zusätzlicher ICE** verstärkt die Verbindung Hamburg – Berlin: Jeden Montag startet er um 8.10 Uhr in Hamburg Hbf und erreicht um 10.31 Uhr Berlin Zoo.

■ **Die SNCB** darf künftig auf deutschen Gleisen Güterzüge fahren. Sie erhielt jetzt das erforderliche Sicherheitszertifikat.

DB REGIO

Pfälzer in NRW

● Im Rahmen einer Umstrukturierung gab DB Regio in Rheinland-Pfalz bei Fahrgästen beliebte Doppelstockzüge mit Loks der Bombardier-Baureihe 146, die zwischen Mainz und Mannheim eingesetzt wurden, an andere Bundesländer ab und erhielt dafür E-Triebzüge der Reihe 425. DB Regio begründete dies mit der Vereinheitlichung des Fahrzeugparks in der Region Rhein-Neckar auch im Hinblick auf einen weiteren Ausbau des dortigen S-Bahn-Netzes. In einer kleinen parlamentarischen Anfrage wollten die Grünen wissen, ob der Kostenvorteil, der DB Regio dadurch entstehe, auch an das Land als Besteller weitergegeben werde. Schließlich seien die Doppelstockzüge Bestandteil des Verkehrsvertrages und mit Landesmitteln erheblich gefördert worden.



Foto: Henschel

Inzwischen tun rheinland-pfälzische 146-Doppelstockgarnituren in NRW Dienst: 146 006 vor dem RE 2 in Wanne-Eickel.

BAHNWELT AKTUELL

Im April begannen die Planeinsätze der Baureihe 232/233 vor Güterzügen im Raum Mühldorf. Damit gehören die Einsätze der Baureihen 218 und 225 der Vergangenheit an. Die Baureihe 217 des Bh Mühldorf wird aber noch weiterhin benötigt, da aus Lastgründen einige Güterzüge mit Doppeltraktionen dieser Baureihe bespannt werden müssen. 233 233 passiert mit dem Müllzug von Kastl nach Traunstein die Kirche von Heiligenstatt.



Foto: Wirtz



FRAGEZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.



Foto: Dr. Baumann

● Im Jahre 2007 soll alles fertig sein. Dann erstrahlt nicht nur der Personenbahnhof neu (Foto). Auch der Fahrdraht soll spätestens 2009 hängen. Außerdem werden ein weiterer Bahnhof sowie ein Roll-On-/Roll-Off-Kai neu gebaut und Gleise verlegt. Die Halle des Personenbahnhosf stand unter Denkmalschutz, wurde komplett demontiert, zwischengelagert und nach der Restauration neu aufgebaut. Wir wollen von Ihnen wissen, in welcher Stadt sich der Bahnhof befindet?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Juni 2006 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, MEB-Verlag, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 Exemplare einer DVD aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Aprilheft lautete: „Baureihe 152". Gewonnen haben: Heid, Axel, 84028 Landshut; Tummes, Yaem, 41517 Grevenbroich; Donke, Hartmut, 03048 Cottbus; Rheindorf, Jürgen, 56727 Mayen; Böhme, Pierre, 44625 Herne; Sommer, Frank, 01896 Pulsnitz; Varchim, Stefan, 64291 Darmstadt; Desutter, Frederic, B-8340 Sysele; Schmitt, Gerd, 97688 Bad Kissingen; Bertram, Reiner, 19057 Schwerin; Abraham, Peter, 34560 Fritzlar; Külper, Helmut, 01279 Dresden; Giebel, Werner, 14554 Seddiner See; Götz, Pierre, 74321 Bietigheim-Bissingen; Kühne, Bernd, 06116 Halle/Saale; Klehr, Jonathan, 58802 Balve; Aust, Thomas, 24626 Gr. Kummerfeld; Maßdorf, Wilfried, 15344 Strausberg; Dr. Drath, Jochen, 59192 Bergkamen; Schnelle, Ulrich, 45883 Gelsenkirchen.

NEUE NAMEN

Connex wird Veolia

● Am 3. April dieses Jahres hat sich die Connex Verkehr GmbH in Veolia Verkehr umbenannt. Mit der neuen Bezeichnung soll die Zugehörigkeit zum Mutterkonzern in Frankreich unterstrichen werden. Veolia wurde im Jahre 2004 aus dem Mischkonzern Vivendi herausgelöst und als eigenes Unternehmen gegründet. Die Verkehrssparte hat im Jahre 2005 17 Prozent zum Konzernumsatz beigetragen. Die bisherigen regionalen Tochtergesellschaften sollen ihre Namen jedoch vorerst behalten.

DEUTSCHES MUSEUM

Spektakuläre Überführung

● Das Deutsche Museum in München lagert seine Eisenbahnsammlung aus. Künftiger Standort ist ein neu geschaffenes Verkehrszentum auf der Theresienhöhe. Am 2. April 2006 wurde deshalb die S 3/6 3634 auf Tiefladern quer durch München transportiert, was über 17 000 Schaulustige anlockte. Den Transport übernahm die bahneigene Spedition Schenker.



Foto: Völk

Der Transport hat kurz nach dem Verlassen der Museumsinsel die Kapuzinerstraße erreicht.

DB REGIO

Kooperation und neue Angebote

● Die ÖBB und DB Regio in Bayern wollen gemeinsam das grenzüberschreitende Fahrgastangebot verbessern: Am 17. Juni 2006 wird das Programm auf der KBS 954 völlig neu gestaltet und die Salzburger S-Bahn bis Freilassing verlängert. Die Wendezüge mit der Baureihe 111 auf der KBS 954 werden durch ÖBB-E-Talente der Reihen 4023/4024 ersetzt. Die dafür benötigten Garnituren werden durch Regio Oberbayern von den ÖBB gemietet. Das Personal auf der bayerischen Seite wird wie bisher durch DB Regio gestellt. Dank des Einsatzes der ÖBB-Talente kann nicht nur der Reisendenkomfort deutlich gehoben werden (niederflurig, sehr bequem, Klimaanlage, behindertengerecht) sondern es wird vor allem auch die Durchbindung der Züge auf der Salzburger S-Bahn (Linie aus Richtung Golling-Abtenau) über Salzburg Hbf – Freilassing nach Berchtesgaden möglich. Das bringt den Vorteil, dass künftig das Stadtgebiet von Salzburg statt mit einem Halt (Hauptbahnhof) zunächst mit sechs Halten und ab 2009 sogar mit zehn Halten umsteigefrei von Bayern aus erschlossen wird! Dabei sind alleine vier Halte zwischen Salzburg und Freilassing vorgesehen.


Foto: Mann

Überraschend traf am 1. April 2006 die ÖBB-2016 062 mit einem aus acht erröteten Silberlingen bestehenden Testzug aus München kommend in Mühldorf ein.

Deren erster geht ebenfalls am 17. Juni in Betrieb: Taxham (Euroindustriepark). Die wesentlich verbesserte Erschließung des Stadtgebiets Salzburg aus Richtung Bayern wird tariflich unterstützt. DB Regio tritt am selben Tag dem Salzburger Verkehrsverbund, SVV, mit den grenzüberschreitenden Verkehren bei. Der Fahrplan wird ab dem 17. Juni besser vertaktet. Die Anschlussbeziehungen in Freilassing bleiben trotzdem erhalten. Alle Maßnahmen werden ohne zusätzliche Bestellerentgelte im Rahmen einer unternehmerischen Initiative der beteiligten Bahnen realisert. Das neue Angebot feiert DB Regio Oberbayern mit einem angemessenen Sommerfest in Freilassing am Eröffnungstag. Anlässlich der Betriebsaufnahme der S-Bahn Salzburg nach Bayern finden eine große Fahrzeugschau sowie Sonderfahrten mit ÖBB-4023 und historischen Dampfzügen auf der KBS 954 statt. Zur Anreise aus München soll 420 001 eingesetzt werden. Nähere Infos bei: DB Regio Oberbayern, Arnulfstr. 1, 80335 München. Eine andere Überlegung von DB Regio und ÖBB gilt der Installation eines neuen Regionalexpresses von München über Mühldorf und Simbach/Braunau nach Linz. Der Zug, der die Strecke in drei Stunden bewältigen soll, würde mit Wagenmaterial von DB Regio und einer 2016-Lok der ÖBB fahren. Am 1. April 2006 fand ein erster erfolgreicher Test statt. Es liegt jetzt an den bayerischen und österreichischen Bestellern, ob diese interessante und attraktive Verbindung zustandekommt.


Foto: Armin Schmutz

Die JS A2 Nr. 35 – vor der Revision SBB Eb 2/4 Nr. 5469 – wurde 1891 von der Maschinenfabrik Esslingen gebaut und verkehrte auf der Jura-Simplonbahn mit Tramwayzügen zwischen Genf und Lausanne. 1903 kam sie zur SBB und wurde 1946 ausrangiert. Seit 2002 gehört sie zu SBB Historic und wurde zwischen 2004 und 2006 durch die Dampfgruppe der OeBB Balsthal aufgearbeitet. Am 27. März 2006 stand sie erstmals wieder unter Dampf und unternahm erste Schritte.

Der Schwellenleger

Flugbenzin – Fluchbenzin

● „Das Flugwesen, es entwickelt sich, Genossen Bauern!" Die Glosse von Michail Sostschenko über Grigori Kossonossow, der in seinem Heimatdorf Geld für ein neues Flugzeug sammeln sollte – die Handlung spielt in der UdSSR zu Beginn der 1920er-Jahre –, kannte in der genialen Interpretation von Manfred Krug fast jeder in der DDR. Das Flugwesen, es entwickelt sich bis heute. Zu verdanken haben es die Airlines auch der Tatsache, dass Flugbenzin steuerfrei ist. Verkehrspolitisch umstritten, zog die DB AG im Dezember 2002 vor den EU-Gerichtshof in Luxemburg. Die Bahn argumentierte: Die Steuerbefreiung benachteilige sie im Wettbewerb auf innerdeutschen Strecken. Wenn man sich die Wachstumsraten vor allem der Billig-Airlines anschaut, ist das nicht von der Hand zu weisen. Doch die Klage der DB AG wurde jetzt abgewiesen: Die Steuerbefreiung entspreche europäischem Recht und sei international üblich. Ginge Europa einen anderen Weg, wären die Airlines im internationalen Wettbewerb benachteiligt. Da ging die Geschichte von Kossonossow noch anders aus. Geld für ein neues Flugzeug brachte er nicht mit: „Die Bauern seines Heimatdorfes waren eben ein zu ungebildetes Volk."


Foto: Mann

Streng bewacht von französischem Sicherheitspersonal verbringt der TGV Pos 4401 am 8. April 2006 seine Nachtruhe in Gemünden. Er weilte zu Hochgeschwindigkeitstests zwischen Würzburg und Kassel in Deutschland.

Bahnwelt Aktuell

NIEDERLANDE

75 Jahre NVBS


Scheinanfahrt des NVBS-Sonderzuges mit 23 071 bei Loenen am 25. März 2006.

Foto: Haslebner

● Zur Eröffnung einer Reihe von Jubiläumsveranstaltungen machte die frühere DB-Lok 23 071 am 25. und 26. März 2006 jeweils eine große Rundreise durch die Niederlande für Mitglieder des 75-jährigen NVBS (Niederländischer Verein der Freunde des Schienenverkehrs). Am Haken hatte die Lok der Museumsbahn VSM einen aus sieben Speise- und Salonwagen bestehenden Luxuszug, darunter zwei eigens aus Köln überführte Rheingoldwagen der Vorkriegsbauart. Die Fahrt startete und endete in Apeldoorn, die Route führte über Dieren, Arnheim, Utrecht und Amersfoort. Der NVBS veranstaltet am 11. Juni 2006 eine große Straßenbahnparade in Amsterdam, während am 14. und 15. Oktober 2006 viele moderne und ältere Fahrzeuge zwischen Apeldoorn, Dieren, Zutphen und Arnheim unter dem Motto „Eine Zeitreise zum Mitfahren" einladen. Infos unter www.nvbs75.com.

TOP und FLOP



TOP: Seehäsle bleibt

Die Ausfälle der GTW-2/6-Prototypen auf dem „Seehäsle" Radolfzell – Stockach am Bodensee passen eher zu einem Flop. Der Landkreis Konstanz und die SBB lösen deshalb ihren Vertrag zum Dezember 2006. Aber: Es wird nicht nur ein neuer Vertrag ab 2008 ausgeschrieben. Der Kreistag entschied trotz erheblicher Mehrkosten, auch die Zwischenlösung als Schienenverbindung anzubieten und keine Busse rollen zu lassen. Kreistag und Verwaltung waren sich einig, dass der in den 1990er-Jahren gefällte Grundsatzentscheid für das „Seehäsle" nicht umgestoßen werden soll!



FLOP: DB unterstellt Vorsatz

In den Nahverkehrszügen der DB AG sollen Fahrgäste künftig keine Möglichkeit mehr haben, Fahrkarten beim Zugbegleiter zu erwerben. Nach dem Ende der Fußball-WM soll ein Konzept umgesetzt werden: Im Zug sollen nur noch Anschlussfahrscheine zu vorhandenen Tickets gelöst werden können. Aussagen wie fehlendes Kleingeld für Automaten soll das Zugpersonal künftig nicht mehr akzeptieren und gleich 40 Euro Strafe kassieren. Schön wäre es, würde die DB AG mit der gleichen Vehemenz an der Zuverlässigkeit ihres Zugmaterials und der Automaten arbeiten!

ÖSTERREICH

Die neue Mozart-Lok 1041.15

● Rechtzeitig im österreichischen Mozart-Jahr 2006 kann eine weitgehend in den Originalzustand zurückversetzte Elektrolok der Reihe 1041 bei Sonderfahrten eingesetzt werden. Die von einer privaten Gruppe von Eisenbahnfreunden mustergültig restaurierte Lok 1041.15 (SGP/Graz; Fabr.-Nr.: 52747/1952; ÖBB-Abnahme: 15. September 1953) erhält in diesem geschichtsträchtigen Jahr bei besonderen Anlässen die historische Beschilderung der U.S.-Militärzüge, die während der Besatzungszeit (1945 bis 1955) zwischen Wien und Linz beziehungsweise Salzburg verkehrten und den klangvollen Namen „Mozart" trugen. Auf den bereits elektrifizierten Streckenabschnitten der Westbahn kamen damals neben der Reihe E 18 jeweils die neuesten Elektrolokomotiven der Baureihen 1040 und 1041 vor den Zügen der US-Army zum Einsatz. Diese Lokomotiven erhielten als besonderes Kennzeichen unübersehbare, weil handtuchgroße standartenähnliche Blechtafeln mit der amerikanischen Flagge neben den Führerstandseinstiegtüren.



Foto: Saßmann

Die 1041.15 mit der historischen US-Flagge an der Seitenwand, ruht gemeinsam mit der Nostalgielok 1670.25 am 12. April 2006 in der Remise Wien Nord.


Foto: Seraphin

Aus für die 155 001: Sie war der Prototyp der Baureihe 155. Am 1. April 2006 wurde sie von Eisenbahnfans im Bw Leipzig-Engelsdorf für ihre letzte Fahrt von Leipzig-Engelsdorf nach Halle geschmückt. Am 3. April liefen dann für die „Sandmännchen-Lok" die Fristen ab. Sie soll ins DB-Museum Halle kommen.

Die Diesel-ICE, die im Rahmen der diesjährigen Fußball-Weltmeisterschaft zu neuem Leben erweckt werden, verkehren zur Zeit auch im IC-Verkehr. Am 17. April 2006 traf ein dreifach gekuppelter Zug als IC 2781 in Essen ein.



Foto: Henschel

SCHWEIZ

ETCS-Betrieb beginnt

● ETCS Level 2, das European Train Control System, steht auf der 45 Kilometer langen Neubaustrecke (NBS) Mattstetten-Rothrist kurz vor der fahrplanmäßigen Einführung. Die SBB werden ab Juli 2006 vorerst am späteren Abend die Züge mit ETCS steuern. Wenn Ende des Jahres auf Vollbetrieb umgestellt wird, werden es täglich über 240 Züge sein, die mit der neuen Technik geleitet werden. Bekanntlich ist das ETCS von der EU als Zugsicherungsstandard für das Ausrüsten neuer Strecken vorgeschrieben. Bis Ende 2007 sollten in zehn Ländern über 20 Projekte umgesetzt und rund 3000 Bahnkilometer mit ETCS ausgerüstet sein. Ob jedoch die EU nötige, finanzielle Zuschüsse in dem Maß leisten wird, wie es die Schweiz tut, ist fraglich. 610 Millionen Franken (knapp 400 Millionen Euro) betragen die Investitionskosten, die der Schweizer Bund für ETCS bisher leistete. Die Betriebsbewilligung für Fahrten mit einer Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h wird für Juli 2006 erwartet. Der Elektronikkonzern Alstom wurde 2002 von den SBB beauftragt, die NBS mit ETCS Level 2 auszurüsten. Nach über 600 Schattenfahrt-Testzügen sind die Verantwortlichen heute zuversichtlich: Die Software weist keine sicherheitsrelevanten Fehler auf und die Ausrüstung der Fahrzeuge arbeitet stabil. Dies wurde mit acht gleichzeitig auf der NBS verkehrenden Zügen getestet. Sollte einmal das ETCS ausfallen, könnte innerhalb weniger Minuten auf die konventionellen Außensignale umgeschaltet werden. Weil der deutsche ICE bis nach Interlaken vorstößt und ab Dezember 2006 Züge auf der NBS nur noch mit ETCS verkehren können, rüstet auch die DB AG 19 ICE der ersten Generation mit ETCS aus, finanziert durch die Schweiz. Eine Musterumrüstung ist bei einem ICE bereits abgeschlossen. Er absolvierte bereits zahlreiche Testfahrten auf der NBS. Die Serienumrüstung erfolgt im Werk Hamburg. Neben einem neuen Zugbus erhalten alle 38 Triebköpfe ETCS-gerechte Displays, Geräte für den digitalen Bahnfunk (GSM-R) sowie neue Datenspeichereinrichtungen.



Foto: Armin Schmutz

Beim Level 2 erhält der Lokführer sämtliche Informationen wie erlaubte Geschwindigkeit und Signalisierung auf seinen Führerstands-Bildschirm projiziert.

BAHNWELT AKTUELL

ZEITREISE



Foto: Luers

Als der Gläserne noch fuhr, hatte auch das Bahnhofsgebäude noch seine angestammte Aufgabe.

Der verkürzte Bahnhof

Traben-Trarbach, Tourismusmetropole an der Mosel und Endpunkt der KBS 621, war in den 1980er-Jahren häufig der Beginn von Sonderfahrten mit dem Aussichtstriebwagen 491001-4 „Gläserner Zug". Die kurze Strecke nach Traben-Trarbach, abzweigend in Bullay von der Hauptbahn Koblenz – Trier war nicht elektrifiziert, so dass der Gläserne entweder von einem Schienenbus der Baureihe 798 oder einer Diesellok der Baureihe 290 im Schlepp von Bullay nach Traben-Trarbach und zurück befördert wurde. Die Ziele der Sonderfahrten lagen beinahe im gesamten Bundesgebiet. Der Bahnhof wurde später vollständig saniert und im Oktober 2004 seiner neuen Bestimmung übergeben: Das Büro des Stadtbürgermeisters, die Tourist-Information sowie Konferenz- und Versammlungsräume sind nun im „Stadthaus Alter Bahnhof" untergebracht. Auf dem ehemaligen Schienengelände wurde ein moderner Busbahnhof eingerichtet. Nun konnte endlich die bergseitige mit der talseitigen Straße verbunden werden. Dies war nur möglich, weil der Endpunkt der Bahnstrecke etwa 200 Meter zurückverlegt wurde. Seit September 2001 ist nun ein freundlicher und moderner Haltepunkt für die „Trans Regio"-Triebwagen Ziel täglicher und stündlicher Fahrten.



Foto: Luers

Der Bahnhof wurde zurückversetzt, dadurch wurde die Verkehrssituation in der engen Moselgemeinde entspannt.



Foto: Dollinger

Im März fanden Gleisbauarbeiten bei Möhren zwischen Treuchtlingen und Donauwörth statt. Dabei kam auch eine Diesellok der Baureihe 2143 der RTS Rail Transport Service GmbH zum Einsatz. RTS gehört zum österreichischen Baukonzern Swietelsky, der auch im Gleisbau aktiv ist.

RÜGENSCHE KLEINBAHN

Neuzugang

● Eine neue Dampflok traf am 11. April 2006 auf Rügen ein. Als 994603 soll die Henschel-Lok aus dem Jahr 1935 künftig auf den Gleisen des Rasenden Rolands verkehren. Der B-Kuppler, der nach seiner Ausmusterung als Baulok Jahre auf einem Münchner Spielplatz als Denkmal verbrachte und später zur niederösterreichischen Höllentalbahn kam, wurde vom MODELLEISENBAHNER erworben und in Rumänien der 1968 verschrotteten Ur-994603 angepasst. Auf der Rügenschen Kleinbahn soll die neue 99 4603 sobald als möglich zusammen mit den Zweiachs-Personenwagen zum Einsatz kommen.



Foto: Rickelt

Kurz nach dem Aufgleisen präsentiert sich Rügens Neue in bestem Licht.

PRIVATBAHN

221 135 im Güterzugeinsatz

● Die 221135 der ehemaligen Deutschen Bundesbahn fährt bei Lokmangel des öfteren Züge für die Neusser Eisenbahn (NE), insbesondere Kalkzüge von Rohdenhaus (bei Wülfrath) und Dornap-Hahnenfurth (bei Wuppertal) nach Gustorf und Rommerskirchen. Der Kalk wird dort für die Rauchgasentschwefelung in den Braunkohlekraftwerken benötigt. Aktuell kommt es wieder vermehrt zu Einsätzen der 221135 für die NE, da die Lok NE 9, eine G2000, zurzeit an die ERS Railways B. V., Rotterdam, vermietet ist. Die 221135 wurde 1993 von der Mönchengladbacher Lokomotivführerin Barbara Pirch gekauft und in den Verein „Arbeitsgemeinschaft historische Eisenbahn e.V." eingebracht. Die Neusser Eisenbahn ist Teil der Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG, die wiederum der Stadt Neuss und den Stadtwerken Düsseldorf gehört. Die NE verfügt über vier MaK-Diesellokomotiven, zwei des Typs G1205, eine G1700 und eine G2000.


Foto: Wirtz

221 135 passiert mit einem Kalkzug von Rohdenhaus (bei Wülfrath) das Einfahrsignal des Zielbahnhofs Rommerskirchen.



Foto: Schärlinger

Die Hastag AG fuhr am 7. April 2006 ihren 20000. Kieszug auf Schweizer Gleisen. Zur Feier dieses Jubiläums wurde ein ganz besonderer Zug auf die Reise geschickt: Wie in früheren Zeiten zog ein Krokodil, die Be 6/8 III 13302, den Kieszug. Der Jubi-Zug war gebildet aus sechs Kieswagen und dem Bundesrats-Salonwagen As 2801. Seine Reise führte vom Kieswerk in Wil über Bülach, Oerlikon, Zürichbergtunnel, Uster und Wetzikon zum Betonwerk in Hinwil.

NORD-OSTSEE-BAHN

Österreicher in Nordfriesland

● Am 4. April wurden drei Eurorunner von den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) zur Nord-Ostsee-Bahn (NOB) überführt. Die Loks wurden zunächst im Husumer Betriebswerk abgestellt. Die NOB machte anfangs keine weiteren Angaben, wo und wann die Loks zum Einsatz kommen sollen. Im Gespräch soll der Einsatz als Notfallreserve mit den alten Wagen aus dem Flensburg-Express sein. Zaghaft hat die NOB im April wieder den Wendezugbetrieb auf der Marschbahn aufgenommen, jedoch nur mit der DE 2700, die Eurorunner fahren als Sandwich mit je einer Lok am Zugende.



Foto: Haslebner

Bei der Überführung von Österreich nach Husum durchfahren am 4. April 2006 die ÖBB-2016 den Bahnhof Prisdorf nördlich von Hamburg.

Bahnwelt Aktuell


Foto: Doll

Am 22. März 2006 fand im Beisein der politischen Prominenz (Bundeskanzler Wolfgang Schüssel, Vize-Kanzler und Verkehrsminister Hubert Gorbach sowie der Außenministerin Ursula Plassnik) und dem ÖBB-Vorstandssprecher der Roll-Out der neuen Dreisystem-Lok 1216.226 in Wien statt. Die 1216.226 (vormals 1216.002) erhielt dabei im Siemens-Werk Linz eine Folienbeklebung, deren farbliches Codeband auf den Vorsitz der EU-Präsidentschaft Österreichs verweisen soll. Die neue EU-Lok wurde gleich nach der Vorstellung nach Innsbruck überstellt und steht seither für Schulungen der Innsbrucker Lokführer zur Verfügung.


Foto: Maucher

Erneut einen spektakulären Neuzugang erhielt der Bahnpark Augsburg: Pünktlich zur Saisoneröffnung am Ostermontag traf das luxemburgische Bügeleisen BB 3602 ein. Das nächste Exponat, eine Dampflok der Baureihe 06 aus Slowenien, soll in Kürze mit einer slowenischen Woche im Rundhaus Europa begrüßt werden.

OBERBAYERN

Umleiter

● Da zwischen dem 19. und 21. April 2006 im Bereich Rosenheim – Grafing Gleisbauarbeiten stattfanden, wurden ein Teil der Züge über Holzkirchen und zwei EC-Zugpaare sogar über Mühldorf umgeleitet. Deshalb musste 752 004, die drei ÖBB-4024-Triebzüge (vierteiliger ÖBB-Talent) am Haken hatte, die von Salzburg nach München-Freimann (Versuchszentrum der DB) sollten, am 21. des Monats den Weg über München-Harras nehmen. Bei den 4024 werden noch verschiedene Tests für die uneingeschränkte Zulassung in Deutschland durchgeführt. Bereits seit Anfang März 2006 finden die Schulungsfahrten mit dem ÖBB-4023 (dreiteiliger Talent) in Deutschland statt, der bereits alle deutschen Zulassungen hat.


Foto: IGNC

Eine außergewöhnliche Fuhre, die die 120, respektive 752 004, am Haken hat.

REGIONALISIERUNGSMITTEL

Studie: Keine Zweckentfremdung

● Eine Studie im Auftrag der „Allianz pro Schiene" kommt zu dem Schluss, dass die Mittel, die der Bund für die Bestellung von Nahverkehrsleistungen bereitstellt (Regionalisierungsmittel), nicht zweckentfremdet eingesetzt werden. Als Folgerungen fordert Dirk Flege, Geschäftsführer der Allianz, dass die Zweckbindung der Mittel beibehalten werden müsse, ebenso die bisherige Höhe. Dementgegen heißt es aus dem Bundesverkehrsministerium: „Die Bundesregierung hat die Länder bereits mehrfach aufgefordert, volle Transparenz über die Verwendung der gesamten Regionalisierungsmittel herzustellen. Die Länder haben das bislang aus fadenscheinigen Gründen abgelehnt." Tatsächlich würden die Länder nur fünf bis 5,5 von sieben Milliarden Euro für den Schienenpersonennahverkehr ausgeben. Außer der teilweisen Zweckentfremdung wie dem Bezahlen von Schülerverkehr bemängelt der Bund ineffizienten Mitteleinsatz. So lägen in einigen Bundesländern die Verwaltungsausgaben bei 30 Prozent der Bestellerentgelte.

MUSEUMSBAHN

89 6009 unterwegs

● Nach der Reaktivierung der Strecke Chemnitz – Hainichen finden neben dem regulären Regionalverkehr auch öfters Sonderfahrten statt. Anlässlich des Saisonauftaktes des Sächsischen Eisenbahnmuseums in Chemnitz fuhren 89 6009 aus Dresden und 102 002 des Vereins nach Hainichen.

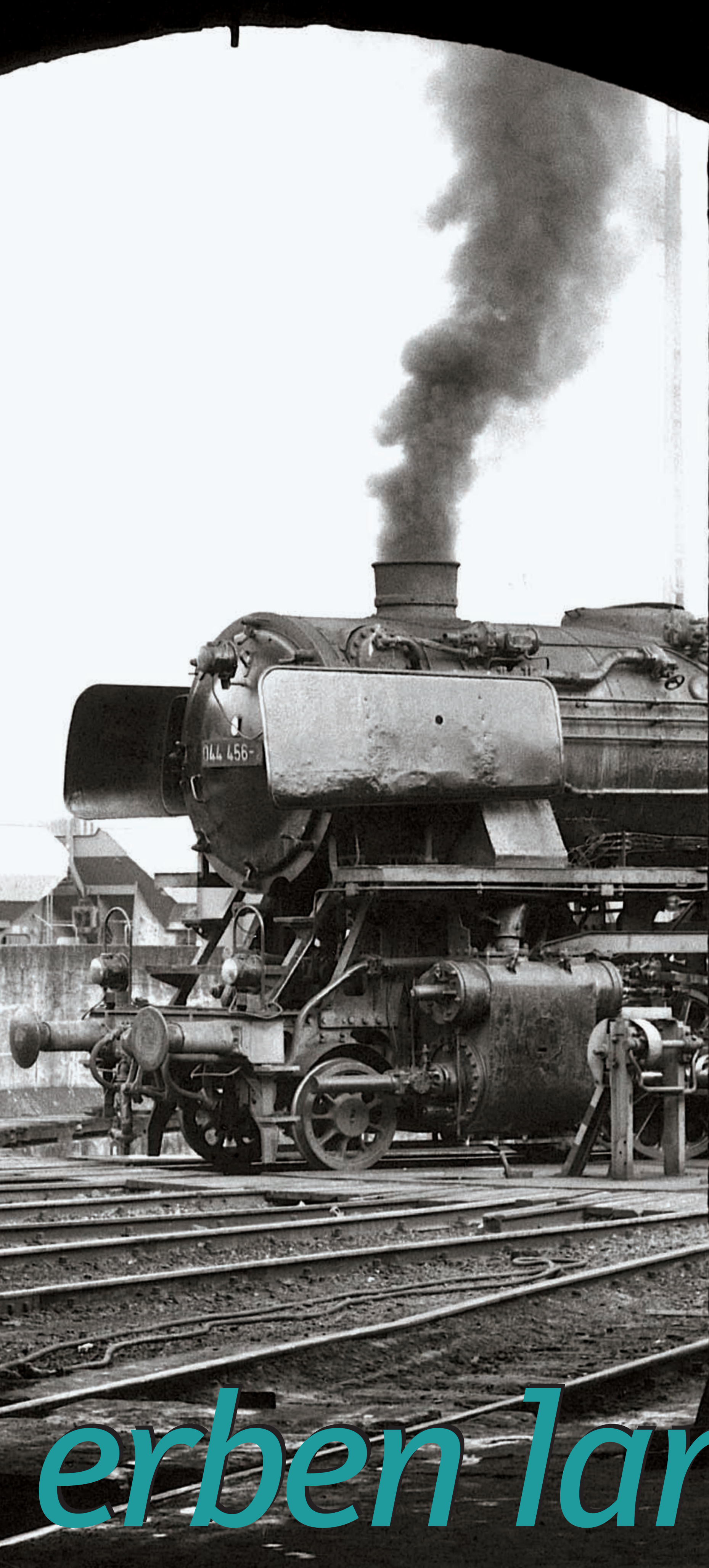

Foto: Seraphin

Am 9. April 2006 befindet sich 89 6009 mit dem Zug 97001 kurz vor dem Haltepunkt Dittersbach auf der Fahrt von Hainichen nach Chemnitz.

Vor 30 Jahren kam das abrupte Ende: Am 29. Mai 1976 durften die Ottberger 44 noch einmal dampfen, dann regierten viele Monate die Schweißbrenner. Der Ringlokschuppen steht noch immer, ein trauriger Rest. →

Das Jumbo-Auslauf-Bw Ottbergen

Legenden st



Ein knappes Vierteljahr vor ihrer Ausmusterung steht 044 456 auf der Drehscheibe des Heimat-Bws stimmungsvoll unter Dampf.

Foto: Ludwig Rotthowe

erben langsam

Wichtiger Eisenbahnknoten Ostwestfalens

So kennt man das Bw in seiner letzten Blütezeit, hier anno 1972. Bei der 044 319-2 handelt es sich übrigens um die Ex-44 1319.

Vertrauen ist gut, Kontrolle allemal besser: Einer Ganzprüfung hat sich deshalb 044 209 vor ihrem nächsten Einsatz zu unterziehen.



Fotos (2): Huguenin

Stets gut zu tun hatten die Lokschlosser: Hier wartet 044 334-1, eine frühere Hanauerin, im Lokschuppenstand 3 auf Routinearbeiten.



Der letzte macht bekanntlich das Licht aus. „Und ich war der letzte“, bemerkt Wilhelm Drüke, der 1941 als Jungwerker im Bahnbetriebswerk Ottbergen die Lehre begann, mit einem Anflug von Wehmut in der Stimme.

30 Jahre nach dem Ende der legendären Dampflokhochburg, zuletzt neben Gelsenkirchen-Bismarck Jumbo-Auslauf-Bw, treffe ich mich vor Ort mit ihm und anderen Ehemaligen,



Foto: Wollny

deren berufliche Laufbahn eng mit dem einst bedeutenden Eisenbahnknotenpunkt im ostwestfälischen Raum zwischen südlichem Teutoburger Wald, Weserbergland und Paderborner Hochebene verknüpft ist.

„Wir konnten uns eigentlich bis zuletzt nicht vorstellen, jemals aus Ottbergen wegzugehen", erinnert sich Albert Grewe, der 1943 als Lokschlosser im damals noch großgeschriebenen BW anfing und nach der Schließung der Betriebsstätte Ottbergen die letzten Jahre bis zum Ruhestand im Bw Altenbeken arbeitete. Was der letzte Ottberger Personalratsvorsitzende, „bis zur Verschrottung", wirft Grewe ein, sich damals kaum vorstellen konnte, bedeutete nicht nur für die Anfang der 70er-Jahre immer zahlreicher gewordenen Dampflok-Fans einen herben Verlust.

Als am 29. Mai 1976 die letzten planmäßigen Umläufe mit Ottberger Maschinen bespannt wurden, die Ehre der letzten 44-Fahrt vor Dg 53840 wurde 044 669-0 zuteil, traf dies das Eisenbahnerdorf Ottbergen, seit 1970 Stadtteil von Höxter, hart. Die Bahn war bis dato der wichtigste Arbeitgeber gewesen, fast mit einem Schlag wurden sämtliche Eisenbahndienststellen vor Ort aufgelöst. Lediglich reduziertes Bahnhofspersonal und die mit der Abwicklung betraute Bw-Restmannschaft blieben noch vor Ort.

„Wir hatten über viele Monate gut zu tun", lacht Wilhelm Drüke freudlos, der mit der Verschrottung beauftragt war, in Erinnerung an das Regiment der Schweißbrenner. Der gebürtige Hembser, dem als Sohn eines Landwirts nicht unbedingt das Flügelrad in die Wiege gelegt worden war, erinnert sich ungleich lieber an bessere Zeiten, etwa die als Heizer auf den kohlegefeuerten 44 oder die Jahre als Ottberger Drehscheibenwärter.

„Für die 01 reichte unsere Drehscheibe nicht und mit den 44 war´s immer Maßarbeit", grinst Drüke und zeigt mir zum Beweis eine nach wie vor gut erkennbare Ausbesserung in der noch immer stehenden Schildmauer, die einst die an der Nordseite vorbeiführenden Gleise vor Schaden bewahrte: „Das da war ein Paderborner Lokführer mit seiner Maschine,

Auf Spurensuche: Schildmauer erzählt von Missgeschick

der nicht genügend aufgepasst hat!"

Unschwer kann ich mir vorstellen, wie der Paderborner Meister am Regler damals erst geflucht hat und dann wohl ziemlich kleinlaut geworden ist. Und unversehens fühlen wir uns wie auf ein geheimes Kommando in jene Zeit zurückversetzt, als hier die typische Betriebsamkeit eines Dampflok-Bws herrschte, als 44 vom Einsatz zurückkehrend abgerüstet, ihre Schwestern aufgerüstet wurden, Lokschlosser mit Reparaturen beschäftigt waren oder Schuppenheizer über Nacht das Ruhefeuer überwachten. Zumal Albert Grewe gerade schnuppernd feststellt: „Hier riecht´s immer noch irgendwie nach Ruß, Qualm, Schweiß und Öl."

Einbildung? Vielleicht, doch es würde keinen von uns wirklich überraschen, wenn jetzt an diesem trüben, aber immerhin trockenen Apriltag des Jahres 2006 eine der mächtigen Dreizylinder-Maschinen mit ihrem den zweiten Kuppelradsatz antreibenden geneigten Innenzylinder und vernehmlicher Aussprache in unser Blickfeld dampfen würde. →



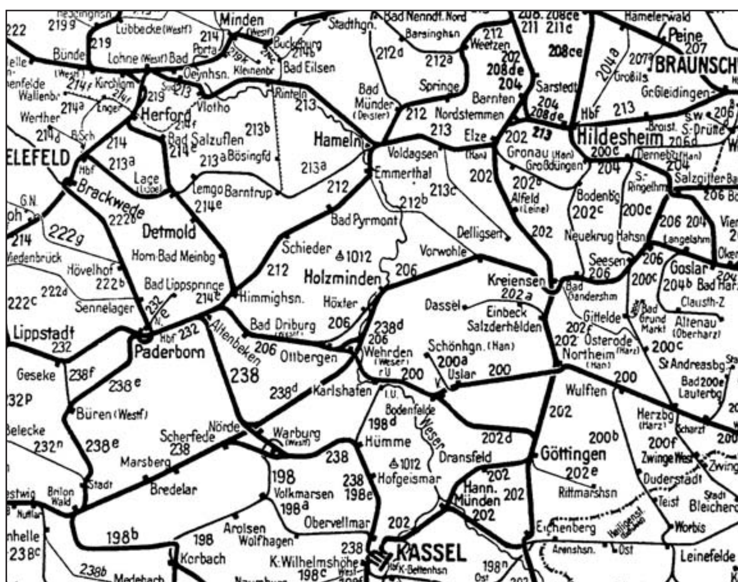
Foto: Haucke

Und so zeigt sich das Ex-Bw 2006 vom gleichen Standpunkt aus: Für Albert Grewe (links) und Wilhelm Drüke ein Ort voller Wehmut.



Foto: Bügel

Bahnhof Ottbergen, 24. Mai 1976: Der Traktionswandel zeichnet sich ab, doch nicht die V 200, sondern 216 verdrängten die Baureihe 44.



Karte: DB, MEB-Archiv

Seit 1878 war Ottbergen ein wichtiger Eisenbahnknoten in Ostwestfalen.

Mit Grenzlast gefordert: Ottbergens Jumbos

Juli 1975: Kein Jahr mehr bis zum Ende, aber noch verfügt Ottbergen über einen stattlichen Bestand von noch unverzichtbaren 44.

Ottberger Trio: 044 389-5 und 044 569-2 beendeten ihre Laufbahn im Heimat-Bw, 044 256-6 kam noch nach Gelsenkirchen-Bismarck.



Foto: Huguenin

10. April 2006: Nur noch der Ringlokschuppen, der seit zwei Jahren leersteht, erinnert an die einstige Jumbo-Hochburg.



Foto: Haucke

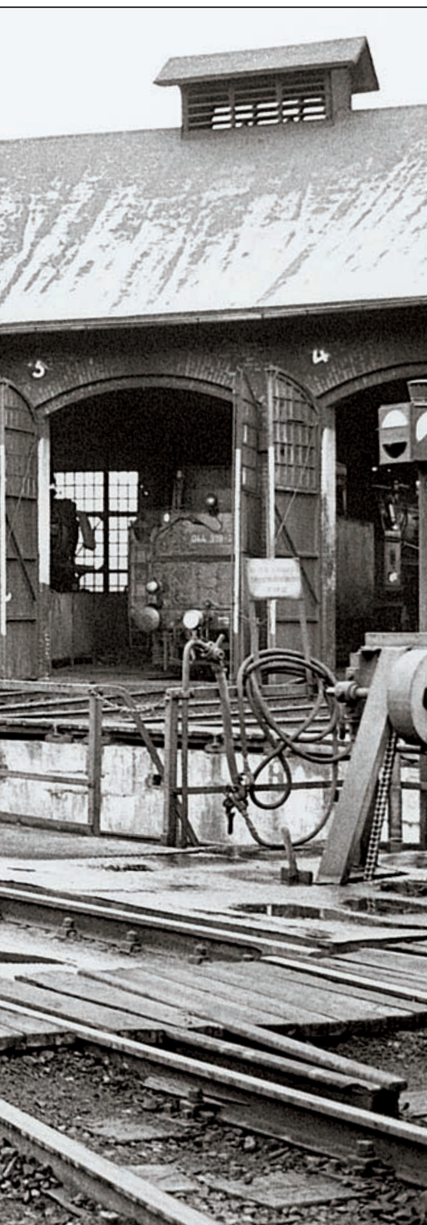


Foto: Slg. Drüke

Foto: Wollny



Trotz Kranunterstützung keine leichte Arbeit: Wilhelm Drüke seit 1941 in Ottbergen, sorgt für den Betriebsmittel-Nachschub.



Foto: Bügel

Ottbergen, 29. Mai 1976: Den letzten Jumbo-Planzug, Dg 53840 mit eingestelltem Sonderwagen, bespannt 044 669-0.

Stattdessen rauscht eine moderne Triebwagengarnitur der zur Connex-Gruppe gehörenden Nordwest-Bahn (NWB) von Bad Driburg kommend durch die Westeinfahrt. Und auch die DB, die nur noch von Osten her bis Ottbergen und nicht weiter vorstößt, setzt auf die Moderne mit Desiro und Company. Auf die Fernreisezüge – ich selbst bin oft genug in den 50er- und 60er-Jahren über Paderborn und Altenbeken Richtung Kreiensen oder auf den damaligen Kursbuchstrecken 206 und dann 200 über Uslar in Interzonenzügen unterwegs gewesen – oder die schweren Güterzüge, nach den 44 von Dieselloks der Baureihe 216 bespannt, kann man hier und jetzt lange warten.

Dabei war die Magistrale über Ottbergen und die Rampen der Egge und des Sollings mit ihren Scheiteltunneln einst nicht nur die kürzeste, sondern auch die schnellste Bahnverbindung vom Ruhrgebiet in das Chemiedreieck um Halle an der Saale. Gerade in der ersten Hälfte der 70er-Jahre profitierten auch die Ottberger Jumbos vom wieder in Gang kommenden Güterverkehr mit der DDR über Ellrich, übernahmen sie doch in Herzberg die Bespannung bis Altenbeken.

Auch wenn die Grenzlast bei eigentlich wenig spektakulären 1260 Tonnen lag, waren Mensch und Maschine ob der steigungsreichen Strecke gefordert. „Die Arbeit war hart und jede unserer 44 hatte so ihre Eigenheiten“, erinnert sich Wilhelm Drüke an seine Heizerjahre auf den schweren E-Kupplern. Mal war ein Ringfeuer zu legen, mal bedurfte es etlicher Schippen mehr in Rostmitte. „Und längst nicht immer hatten wir die gute Steinkohle aus dem Kohlenpott zur Verfügung“, gibt Drüke noch zu bedenken.

Gut gefüllt waren die Lokbansen aber immer, denn schließlich brauchten die hungrigen Jumbos ständig Nachschub. Wo damals das Schwarze Gold bevorratet wurde, lagern heute private Brennholzvorräte. Die Drehscheibe ist längst verschwunden und das hier parallel zum 15-ständigen Ringlokschuppen verlegte und auch schon wieder überwucherte Gleis diente als Anschluss eines Getreidehandels.

Gut zwei Jahre ist es her, dass dieser den Ringlokschuppen als Kornlager aufgab. Seither steht der Schuppen leer, der für seine zwischenzeitliche Umfunktionierung zum Teil neue Blechtüren erhielt, während ein Großteil der 15 Tore vermauert wurde.

Leerstand: Fenster eingeschlagen, viele Tore zugemauert

„Guckt mal, die Gruben sind alle verfüllt“, späht Albert Grewe durch ein eingeschlagenes Fenster in das kahle Innere mit seinem jetzt glatten Zementboden. Das Gebälk scheint noch im originalen Zustand, das Dach selbst ist, obwohl vielfach geflickt, noch dicht, doch es fehlen die einst für die Belüftung sorgenden Dachreiter.

„Weißt du noch?“ Man merkt es Grewe an, dass es in ihm arbeitet. Er, der nur wenige 100 Meter von seinem einstigen Arbeitsplatz entfernt wohnt, hat es lange vermieden, hier vorbeizuschauen. Nun aber überkommt ihn die Erinnerung mit Macht, möchte er am liebsten einen der großen Schraubenschlüssel zur Hand haben und wie einst zur Tat schreiten.

Nicht immer kamen die Maschinen übrigens aus eigener Kraft zur Reparatur. „Wenn eine Lok kalt abgestellt war, etwa mit Lagerschaden, dann wurde sie mit unserer elektrischen Winde verrückt, damit man das Lager ausbauen konnte“, erklärt Grewe. „Oder“, wirft Wilhelm Drüke ein, „wenn eine Lok zum Auswaschen kam, was wir ja auch nicht immer vorher wussten, mussten wir sie noch mal umziehen; dann wurde sie mit der Seilwinde auf die Scheibe gezogen und umgesetzt.“

Eine nicht ganz ungefährliche Prozedur: „Einmal ist der Haken von der Seilwinde glatt durch den da zufällig stehenden Gerätewagen durchgeflogen und hinten wieder raus“, hat Drüke selbst erlebt. „Tja, Junge, da war ne ganz schöne Spannung drauf“, erinnert sich Rudolf Außel, der im Juli 1945 Jungwerker in Ottbergen wurde und später von Bad Driburg aus den Niedergang Ottbergens verfolgte. Als Eisenbahnobersekretär ging er 1994 in den Ruhestand.

Doch zurück zur Drehscheibe, gewissermaßen das Nadelöhr Ottbergens: „Nachher war's ja besser, als wir nach beiden Seiten rausfahren konnten“, erzählt Drehscheibenwärter Drüke, weiß aber noch gut, wie gedrängt und unter Zeitdruck gedreht werden musste, „als früher alles nur nach Osten rausging.“ Der vitale 80-Jährige lacht und meint mit einem ➔

Der Mythos Ottbergen lebt weiter

Blick auf die Lokbehandlungsanlagen von Osten: Mit frischen Vorräten ist 044 200-4 im Juli 1975 für die nächsten Aufgaben gerüstet.



Foto: Huguenin

Immer wieder beeindruckend: Der 16-Uhr-Zug mit Vorspann donnert aus der Westausfahrt Ottbergens in Richtung auf Altenbeken



Foto: Kunad, Slg. Drüke

Das waren noch Zeiten: Wilhelm Drüke (rechts) erinnert sich trotz schwerer Arbeit gern an die Jahre als Heizer auf den Jumbos zurück.



Foto: Wollny



Foto: Haucke

Widerstand bislang noch allen Abbruchversuchen: Der massive Unterbau aus Beton erinnert an den jüngeren der beiden Kräne.



Zwischen Bad Driburg und Reelsen ist die Ottberger 044 456 mit dem GmP am 20. September 1975 nach Altenbeken unterwegs.

Foto: Ludwig Rotthowe

kleinen, aber unwidersprochenen Seitenhieb auf die Lokführer in breitem Westfälisch: „Da waren ja auch Schlafmützen bei, denen gradwech einfiel, dass sie ja gleich rausfahren mussten, wenn sie noch planmäßig vorn Zuch kommen wollten."

„Es gibt eben sonne und soche, wie der Westfale sagt", wirft Albert Grewe ein, ehe Wilhelm Drüke fortfährt: „Der Lokführer meldete seinen jeweiligen Zug, der wurde dann in der Drehscheibenbude zur Kontrolle aufgeschrieben und dann am Stellwerk abgemeldet, die Lok wurde vorgedreht, raus mit Pfeife, dann Halt, ehe die Maschine den Abfahrauftrag bekam", schildert Drüke, um zu ergänzen: „Das Gefährlichste war, wenn sie über die Kohle kamen und rausfahren wollten, die Scheibe aber auf 15 lag", womit der Hembser den Schuppenstand 15 meint.

Und dann? „Tja, dann lagen meist zwei Achsen daneben", erwidert Drüke trocken und fährt fort: „Bei den 44 kein wirkliches Problem, aber bei Maschinen mit Drehgestellen?" Er lacht vielsagend, möchte die Dampf-Ära aber keinesfalls missen.

Apropos, Dampf und Qualm: Rauchen war im Lokschuppen verpönt: „Das durfte der Alte nicht sehen", erinnert sich Albert Grewe an den damaligen Dienststellenleiter und seine eigene Zeit als junger Stift: „Ich hatte gerade mit einem Kollegen Sauerstoffflaschen abgeladen und wir hatten uns eben eine Zigarette angesteckt, da, oh du Schrecken, kam der Ernst Möll schon um die Ecke!" Guter und vor allem schneller Rat war teuer: „Was machen? Schäfers Franz hat sie in die hohle Hand genommen und ich in meiner Not hab sie in meine Tasche gesteckt!" Die nächsten Minuten zogen sich begreiflicherweise, bis Möll schließlich meinte: „So und nun nehmen Sie mal Ihre Zigarette aus der Tasche, sonst verbrennen Sie noch Bundesbahn-Eigentum!" Heute hat Grewe die Lacher auf seiner Seite, damals war dem angehenden Lokschlosser nicht nach Lachen zumute.

Das verging allen, als 1976 Bw und Zugbildungsbahnhof Ottbergen, 1861 mit einer kleinen K.P.E.V.-Lokstation begonnen, ihr Ende fanden. „Wir waren alle tieftraurig", gesteht Franz-Josef Babik, anno 1953 selbst Jungwerker in Ottbergen, später Fahrdienstleiter und schließlich Leiter des DB-Reisezentrums Paderborn. „Für uns ging eine Ära zu Ende!"

Legenden sterben langsam, der Mythos Ottbergen lebt weiter, so lange die Erinnerung wach bleibt! *Karlheinz Haucke*



Foto: Haucke

Mit Kohlestück vom letzten Zug: Wilhelm Drüke, Albert Grewe, Rudolf Außel (v.lks.).

Rettung in letzter Minute

Eigentlich sollte 01164 nach der Ausmusterung, die am 15. Dezember 1971 erfolgte, verschrottet werden. Die Henschel-Lok, Baujahr 1936, erstes Heimat-Bw Halle P, verblieb nach dem Krieg im Westen und erhielt 1960 bei der Bundesbahn einen Jung-Neubaukessel. In letzter Minute erwarb das Deutsche Dampflok-Museum (DDM) in Neuenmarkt-Wirsberg die Lok, die im Bw Ottbergen sodann lauffähig aufgearbeitet wurde. Die nicht betriebsfähige Maschine gelangte zwischenzeitlich nach Lichtenfels.

Foto: Slg. Drüke

„Vor dem Schweißbrenner gerettet": Ottbergens Werkstatt-Personal ist stolz auf den Erfolg.



Die vier Kühlwagen, die VT 98 9795 im Jahre 1966 am Haken hat, stellen noch nicht das Maximum dar. Die DB billigte bis zu 100 Tonnen.



Typisch Schienenbus: Eine dreiteilige Einheit hält in den 60er-Jahren auf der KBS 362 den Personenverkehr aufrecht (Bahnhof Stift Keppel).

Der auch Retter der Nebenbahnen genannte Schienenbus blickt auf eine 50 Jahre währende Karriere zurück.

Die roten Brummer

Er hatte wirklich nicht das Zeug zum Star, der Schienenbus. Etwas provisorisch wirkten die ab 1950 und 1953 gelieferten Schienenbusse der Baureihen VT 95 und VT 98. Daran hat sich über die Jahre wenig geändert.

Ein Motor saß zunächst im Fahrgestell unter dem nach Leichtbau-Prinzipien gebauten, selbsttragenden Aufbau. Vorserien- und Serienfahrzeuge des VT 95 wurden über Mittelpuffer-Kupplungen verbunden und konnten untereinander kombiniert werden. Für die beiden Aussichtstriebwagen ET 91 und VT 90 beschaffte die DB drei, für die VT 95 weitere sieben als VB 141 bezeichnete einachsige Gepäckanhänger. Diese Maßnahme war nötig, da bei den Schienenbussen nur der Beiwagen ein Gepäckabteil aufwies, ein Mitführen eines solchen sich aber auf vielen Strecken wegen der milden Motorkraft und Traktion des Triebwagens verbot. Der Feind der leichten Schienenbusse war der Winter, wenn Schneeverwehungen und schlüpfrige Schienen Verspätungen oder

Der VT 98 901 stammt aus der dritten VT 95-Lieferserie, weist aber ein neues Fahrwerk mit zwei Motoren auf. Mit einem vorschriftsgemäß geschobenen Gepäckanhänger verlässt er am 18. März 1956 den Bahnhof Passau und erreicht über die Steilstrecke Wegscheid.



Gängige Garnituren

VT95:

VT
VT + VB
VT + VB + VB + VT *

VT98:

VT + VB
VT + VS
VT + VB + VS
VT + VS + VT + VS
VT + VB + VS + VS + VB + VT

VT = Triebwagen, VB = Beiwagen, VS = Steuerwagen * Beide VT mit Kleinsteuerung

gar Entgleisungen verursachten.

Im Betrieb mit Beiwagen häuften sich bald Beschwerden des Personals über heiß laufende Motoren, weshalb die Deutsche Bundesbahn (DB) zweimotorige Triebwagen beschaffte, die die Bezeichnung VT98 trugen. Gegenüber den drei aus der VT95-Serie stammenden Prototypen besaßen die Serienfahrzeuge neuentwickelte Laufgestelle und konventionelle Zug- und Stoßeinrichtungen, die den Betrieb mit normalen Waggons ermöglichten.

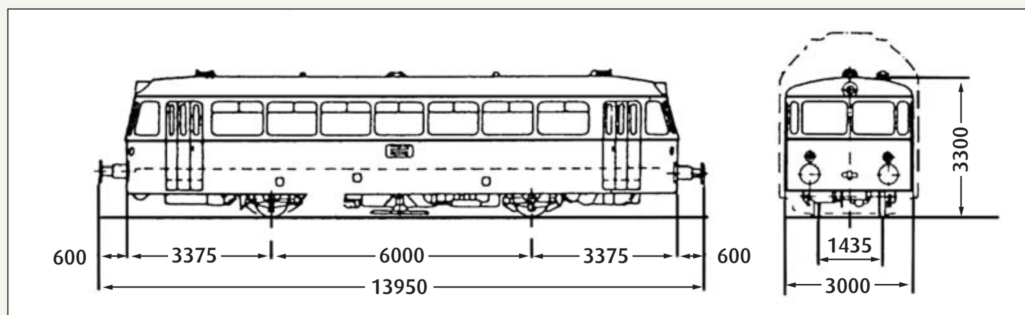
Eine beim Publikum sehr beliebte Eigenart aller Schienenbusse waren die durch schmale Fensterstege und den nicht von den Einstiegsbereichen abgeteilten Führerplätzen hervorragenden Sichtverhältnisse nach allen Seiten. Da sich zu Anfang auch noch rechts und links seines Schemels Fahrgastsitze befanden, stand der Fahrer permanent unter Beobachtung. Die Möglichkeit, bei Änderung der Fahrtrichtung die Rückenlehne zu verschwenken und so auch weiterhin vorwärts zu fahren, wurde begrüßt. So ließen sich frei wählbare Sitzgruppen schaffen. Wegen der starken Aufheizung im Sommer waren die Triebwagen oft mit geöffneten Türen unterwegs.

Dank der Mehrfach-Steuerung durften aus VT98 auch Garnituren mit zwei Triebwagen gebildet werden. Dabei konnten sowohl Trieb- als auch Steuerwagen führen. Allerdings schrieb die DB vor, dass zwischen den beiden Triebwagen mindestens zwei nicht angetriebene Wagen (VS oder VB) eingestellt sein mussten.

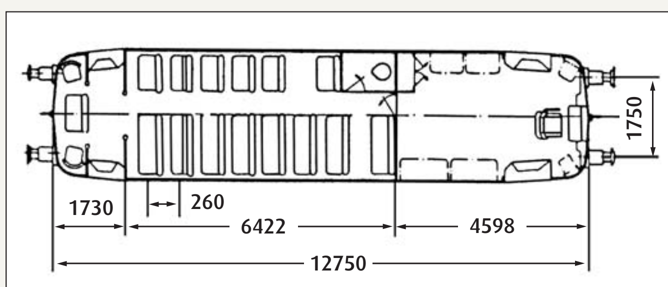
Die Einsatz-Bahnbetriebswerke beider DB-Schienenbus-Bauarten verteilten sich über die ganze ehemalige Bundesrepublik. Nach der Wende kamen Schienenbusse sogar bei der Prignitzer Eisenbahn (PEG) in Brandenburg zum Einsatz. Unter anderen konnte man in Österreich, Jugoslawien, Luxemburg oder Spanien mit den robusten Brummern fahren.

Sonderfälle, weil mit Zahnrad zum Betrieb auf Zahnstangengleis ausgerüstet, waren die acht Trieb- (VT97.9) und sechs Steuerwagen (VS97), die beispielsweise auf der Zahnradbahn Honau-Lichtenstein zum Einsatz kamen. Auf VT98-Basis ließ die DB auch 168 Turmtriebwagen bauen. Bis in die frühen 90er-Jahre waren die einmotorigen VT95 ausgemustert, während einzelne der zählebigen VT98 bei der DB AG im Regelverkehr sogar fast bis zur Jahrtausendwende überlebten.

Jochen Frickel



Die Fensterteilung von VT95, VT98 sowie VB98 und VS98 war gleich.



Zeichnungen: DB, Slg. Baer

Innenraum eines VS98. Anfangs hatten die VB dieselbe Aufteilung.



Foto: Slg. Alkofer

Auf der nicht elektrifizierten Strecke zwischen Bullay und Traben-Trarbach schleppt 1983 ein VT98 den abgebügelten Aussichtstriebwagen ET91.



Fotos (4): Carl Bellingrodt, Slg. Schulz

Als noch nicht genügend Bei- und Steuerwagen zur Verfügung standen, stellte man hinter den Beiwagen einen preußischen Dreiachser ein.

Stückzahlen DB

VT95 Vorserie	12
VB140 Vorserie	6
VT95.9 Serie	572
VB142 Serie	575
VT98.9	329
VB98	320
VS98	310



In luftiger Höhe auf einem Überführungsbauwerk kommt der Regionalexpress dem ICE zu Hilfe. Beobachter protokollieren die Rettungsübung.

Der Ernstfall will geübt sein, auch wenn man immer hofft, es möge nicht dazu kommen. Ende März fanden zwei Tests in Berlin statt.

Probe-Fall

Es ist das schlimmste Horrorszenario für die DB AG und alle haupt- und ehrenamtlichen Retter von Rotem Kreuz, Feuerwehr und all den anderen Hilfsorganisationen: Ein großes Zugunglück in einem schwer zugänglichen Bereich oder gar einem Tunnel. Eine Extremsituation, die allen Beteiligten das Äußerste abverlangt, ein Szenario, auf das man sich nicht endgültig vorbereiten kann, dessen Simulation dennoch unbedingt erforderlich ist, damit im Ernstfall die erforderlichen Handlungsketten so reibungslos wie möglich ablaufen.

So geschehen Ende März in Berlin. Bei zwei Großsimulationen wurde die Evakuierung eines ICE auf der Hochbahnstrecke trainiert und ein Brandunfall im neuen Nord-Süd-Tunnel nachgestellt. Vor allem die Tunnelübung war von besonderer Bedeutung, war ihr Gelingen doch Voraussetzung für die Abnahme der neuen unterirdischen Nord-Süd-Verbindung durch das Eisenbahnbundesamt (EBA).

Was wäre, wenn auf der nördlichen Ausfahrtrampe des neuen Berliner Hauptbahnhofes ein Zug liegen bleibt?

Dieser Frage gingen die Notfallmanager von DB Netz, dem Infrastrukturbetreiber, am 23. März 2006 im Rahmen einer Übung nach. Im Bahnhof Berlin-Gesundbrunnen startete die Reise eines ICE-T411 mit rund 150 DB AG-Mitarbeitern, die Reisende spielten, um das Szenario einer Evakuierung zu üben.

Die neue Sicherungstechnik, gesteuert durch ein elektronisches Stellwerk (EStw), gab



Einsatzkräften und Verletzten zeigen Schilder den Weg zum Rettungszentrum.

den Fahrweg über den nördlichen Berliner Innenring mit dem Abzweig zum Berliner Hauptbahnhof (tief) frei. Auf der 570 Meter langen zweigleisigen Brücke, Teil der Verbindungskurve vom nördlichen Innenring zum unterirdischen Teil des Hauptbahnhofes, war der Standort für die Übung im Rahmen der Inbetriebnahme der neuen Infrastruktur.

Ab 28. Mai 2006 sollen dort unter anderen die ICE-Garnituren von und zum ICE-Werk Berlin-Rummelsburg sowie die RE (RE 5/RE 3) an die Ostseeküste sowie nach Schwedt rollen.

Die Spannbetonbrücke überquert in sechs bis zwölf Metern Höhe die Perleberger Straße, den Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal, den Mettmannpark und die Tegeler Straße. Geprobt werden sollte das bestehende Konzept für liegengebliebene Züge auf der sehr anspruchsvoll trassierten Strecke mit starker Neigung, engen Gleisradien und überhöhten Schienen. Während der erste Zug auf dem Richtungsgleis Süd-Nord zum Stehen kam, setzte sich im Bahnhof Gesundbrunnen ein weiterer ICE-T 411 in Bewegung. Dieser kam neben dem havarierten Zug zum Stehen. Im ersten Übungsteil ging es darum, Reisende vom ICE auf einen ICE umsteigen zu lassen. Zum Einsatz kamen die bordeigenen Evakuierungsstege, die sich als Trep- →





Foto: Max Lautenschläger/DBAG

Nahezu reibungslos verlief die Evakuierung der Fahrgäste des auf dem Brückenbauwerk liegengebliebenen ICE in einen anderen ICE beziehungsweise einen Regionalexpress.



Fotos (3): Volker Emersleben

Vor dem Reichstag entstand das improvisierte Rettungszentrum für die Löschzüge und zur Erstversorgung der aus dem Tunnel evakuierten Verletzten.

Fotos (2): Volker Emersleben



Den Übungsbeobachtern mit den grünen Leibchen entging nichts während der Tunnelrettungsübung.



Aus schlechten Erfahrungen gelernt: Der neue Berliner Tunnel verfügt über sichere Rettungswege und zahlreiche Notausstiege.

pe, aber auch als Steg nutzen lassen. Aus Aluminium gefertigt, sind sie schnell zusammengesteckt, die Geländer aufgeschwenkt und die Tritte, falls nötig, ausgeklappt.

Nach dem Umstieg der 150 Testpersonen schloss sich der zweite Übungsteil an. Nun wurde der Übergang vom ICE-T in einen Regionalexpress (RE) mit Doppelstockwagen (Dostos) getestet. Dazu wurde ebenfalls aus Richtung Gesundbrunnen der aus Dostos und einer Lok der Baureihe 114 gebildete Zug zugeführt. Trotz der unterschiedlichen Höhen der Einbeziehungsweise Ausstiege konnten die Probanden, unter den fachkundigen Blicken der Mitarbeiter des EBA, auch hier gut vom ICE-T in den RE umsteigen.

Frank Haberlandt von der Inbetriebnahmeleitung der DB-Netz AG zeigte sich zufrieden: „Wir haben wichtige Erkenntnisse erzielt: Speziell (...) zwischen den einzelnen Zügen mit ihrer unterschiedlichen Bauart die Brücken entsprechend anzubringen – die genauen Befestigungspunkte, das konnte man alles üben."

Von größerer Bedeutung und im Ernstfall vermutlich auch die größere Belastung für die Retter war die zweite Simulation: Feuer in einem ICE im Tunnelbereich. Schnell kehren dabei die Bilder der verheerenden Brände der vergangenen Jahre im Montblanc- (1999) und im Gotthard-Straßentunnel (2001) wieder. Im Ernstfall müssten sich die Rettungsmannschaften auf schlechteste Sichtverhältnisse, giftige Dämpfe und extreme Temperaturen einstellen. Die potentiellen Helfer müssen deshalb von Anfang an über bestmögliche Ortskenntnis im jungen Berliner Untergrund verfügen.

Um einen möglichst hohen Realitätsgrad zu erzielen, wurden zahlreiche Fahrgäste als Leicht- und Schwerstverletzte geschminkt. Die vermeintlichen Verletzten wie der Bahn-Azubi Maik Noack erhielten auch die zu ihrer Verletzung passende Legende, um den Rettern die richtige Behandlung abzuverlangen. „Ich soll da liegen und schreien und niemand ranlassen", so Noack.

Der Übungs-Unglückszug kam unter dem Tiergarten zum Stehen, der simulierte Brand entstand in der Triebzugspitze. Drei große Nebelmaschinen bliesen ordentlich Rauch in den noch jungfräulichen Tunnel. Beobachter des EBA, aber auch der beteiligten Rettungsorganisationen notierten den gesamten Ablauf. Schnell waren die Notausstiegsluken geöffnet, die etwa alle 300 Meter entlang des 3,5 Kilometer langen Tunnels eingebaut sind. Die mobilen Verletzten waren schnell ins Freie geführt. Die schwerer Verletzten wurden von Feuerwehrmännern, die nicht mit dem Löschen beschäftigt waren, abtransportiert.

Das Rettungsübungs-Wochenende bewies die Funktionsfähigkeit der Sicherheitseinrichtungen. Die Zusammenarbeit funktionierte weitestgehend reibungslos. „Für die DB Netz AG war die Übung ein großer Erfolg", so Heino Ressel, Notfallmanager der DB Netz AG. *V. Emersleben/S. Alkofer*

Fotos (2): Max Lautenschläger/DBAG





Im Falle eines realen Großbrandes im Berliner Untergrund wäre vermutlich nicht mit so viel Disziplin der Reisenden zu rechnen, dennoch sind Übungen dieser Art für die Rettungskräfte unbedingt erforderlich, um Schwachstellen aufzudecken.



An MEB-Verlag, „Leserbriefe"
Biberacher Str. 94
D-88339 Bad Waldsee

E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Chance wächst

Betrifft: „Brückenschläge über Oder und Neiße", Heft 4/2006

Aktuell ist ja nun die Verlängerung der UBB nach Swinemünde auf Usedom endgültig besiegelt worden. Das heißt, die UBB schließt dafür einen Pachtvertrag für die notwendigen Flächen zur Streckenverlängerung auf polnischem Gebiet ab. Desweiteren wird der Bahnverkehr Deutschland – Polen ab 10. Dezember in diesem Jahr an Attraktivität gewinnen, allerdings nicht im Bereich Görlitz, sondern auf der derzeit nördlichsten Verbindung nach Polen über Grambow. Im Zwei-Stunden-Takt wird es dann eine Verbindung Lübeck – Neubrandenburg – Stettin geben, auf welcher von DB Regio mit Regional-Expressen gefahren werden wird. So gesehen gewinnt damit die frühere West-Ost-Verbindung Hamburg – Stettin wieder an Bedeutung und die Chance wächst, dass mittel- bis langfristig Züge auch ab Hamburg nach Stettin fahren. Ob das nun ein Euro-City, eine Connex-Verbindung oder ein anderes Angebot sein wird, wird sich dann mit den Jahren zeigen.

Marcel Drews, 17217 Alt Rehse

Spiegelbildlich

Betrifft: „Zeit-Schalter", Heft 4/2006

Im Artikel sind zwar Platinenlayout und Bestückungsplan schön nebeneinander dargestellt, aber da das Platinenlayout von unten betrachtet wird, ist es spiegelbildlich dargestellt und damit falsch. ***Josef Peters, E-Mail***

Anmerkung der Redaktion: Grundsätzlich hat unser Leser Recht. Die gewählte Darstellung basiert aber auf der nicht unüblichen so genannten Durchsicht-Wiedergabe, die eine direkte Zuordnung zum Bestückungsplan erlaubt.

Schlüsselanhänger

Betrifft: „Ackern für TT", Heft 5/2006

Hinzufügen möchte ich noch, dass man zumindest die zwei Anhänger auch für die Spur N einsetzen kann. Es gibt aber auch entsprechende 1:128-Fahrzeuge von der Firma Universal Hobbies, die ebenfalls Schlüsselanhänger herstellt. Die Fahrzeugpalette der Traktoren ist noch wesentlich größer (Claas, Deutz, Renault, John Deere, Mc Cormick, Valtra, Massey Ferguson). Die Firma hat auch verschiedene Mähdrescher und Häcksler im Programm, die aber in N gehalten sind. Es sind ebenfalls Schlüsselanhänger. Die Modelle kann man auf meiner Website sehen: http:// www.spur-n.com/universalhobbies.html.

Markus Schiavo, E-Mail

Rapido-Touropa

Betrifft: „Fahrt ins Blaue", Heft 4/2006

Als Ergänzung zu Ihrem Bericht über Touropa-Wagen im Sortiment vieler Modellbahn-Hersteller verweise ich auf ein Arnold-Rapido-200-Modell aus den Urzeiten der Spur N. Das einem Schürzenwagen nachempfundene Fahrzeug besteht aus einem 10,4 cm langen Wagenkasten aus blau durchgefärbtem Kunststoff mit silbern lackiertem Dach. Die Fenster sind mit Cellonstreifen hinterlegt. Rahmen und Drehgestelle bestehen aus Blech. Beachtenswert ist die ursprünglich verwendete Blechhakenkupplung. ***Dietmar Henseler, E-Mail***



Foto: Henseler

Touropa in 1:160: Aus frühen N-Zeiten stammt dieses Rapido-Modell von Arnold.

TT-Modell

Betrifft: „Fahrt ins Blaue", Heft 4/2006

Auch die Firma Zeuke und Wegwerth hatte solch ein Modell in TT auf den Markt gebracht. Meine drei Waggons stammen aus dem Jahr 1964.

Frank Jaschewski, E-Mail

Pyramiden-Bau

Betrifft: „Im Rückspiegel entdeckt", Heft 12/2005

Der Erbauer der Pyramide, Modelleisenbahner Achim Delang, ist leider bereits 1996 verstorben. Das von Ihnen vorgestellte Modell gibt es aber noch.

Frieder Delang, 01129 Dresden

Erinnerungen

Betrifft: „Im Zeichen des Schmetterlings", Heft 4/06

Für den Beitrag möchte ich Ihnen ein großes Dankeschön aussprechen. Diesen Artikel habe ich an einem Sonntagmorgen nach dem Frühstück gelesen und mich den ganzen Tag damit beschäftigt. Alte Erinnerungen wurden wach, habe ich doch diesen Zug damals, in jungen Jahren, selbst benutzt. Nicht selten bin ich Freitagabend nach 22 Uhr zum Frankfurter Hauptbahnhof gegangen und habe mir den Zug angesehen. Sehr schade, dass diese Zeiten vorbei sind.

Peter Böhme, 60385 Frankfurt

Wunschmodell

Betrifft: „Neuheiten von der Spielwarenmesse Nürnberg", Heft 3 und 4/2006

Wieder ist eine Spielwarenmesse Geschichte und erneut bleibt nur tiefe Enttäuschung! Den Modelleisenbahnern steht in fast allen Spurweiten, selbst in Z, meine Lieblingslok zur Verfügung. Den TT-Bahnern wird sie aber zumindest als Industriemodell noch immer vorenthalten. Der Not gehorchend habe ich schon vor zirka 20 Jahren eine 56 (BTTB) zersägt, um die pr. G12 (58.10-21) auf die Gleise zu bringen. Die so umgebaute Lok versieht zufriedenstellend ihren Dienst und ist als G12 zu erkennen. Trotzdem ist es an der Zeit, dass sich endlich ein Großserienhersteller der G12 annimmt, zumal die Baureihe 58 und ihre Verwandten in fast allen deutschen Ländern und darüber hinaus im Einsatz waren.

Frank Urban, 08062 Zwickau

Lokschilder

Betrifft: Test „Tal-Sprinterin", Heft 4/2006

Vielleicht kann ich ein wenig zur Erhellung der mehreren beigelegten Lokschilder beitragen. Die Firma Roco hatte die ÖBB-1670 ganz früher unter 04147 A (grün) und B (orange) im Programm. Beigelegt waren steckbare Lokschilder mit 1670.06 und zumindest auch 1670.08. Vielleicht will man mit der neuen Lok an die damaligen Möglichkeiten anknüpfen.

Ralph Sänger, E-Mail



18001 im Jahre 1936 im Heimat-Betriebswerk Dresden-Altstadt. Damals war die elegante Sächsin eine bestens gepflegte Erscheinung.

Wenige Jahre später hat der Krieg bereits seinen Tribut gefordert. An einem Januarmorgen des Jahres 1942 fährt 18001 in Riesa an.





Fotos: Slg. Weigel (2), Bellingrodt, Slg. Schulz, Günter Meyer

18006, das Vorbild des neuen Gützold-Modells, am Ende ihrer Einsatzzeit vor einem Personenzug in Dresden Hbf.

Die 18.0: Zuverlässig und leistungsstark

18007 in voller Fahrt vor D 51 nach Berlin bei Dresden. Der Zug benötigte für die 170 km bis Schönefeld nur rund zwei Stunden.

Sie stand meist im Schatten ihrer großen Mikado-Schwester 19.0! Zu Unrecht, denn die Dreizylinder-Pazifik war eigentlich die bessere Konstruktion.

Der kleine Sachsenstolz

Die sächsische Pazifik-Schnellzuglok XVIII H (spätere 18.0) war ein Ergebnis deutscher Kleinstaaterei, die bis 1920 auch die einzelnen Eisenbahnverwaltungen in ihrer technischen Entwicklung entscheidend einschränkte.

Schon ab 1907 hatte die damals moderne und leistungsfähige Pazifik-Bauart mit der Achsfolge 2'C1' in Bayern, Baden und Württemberg den Schnellzugverkehr aufgewertet. Die sparsamen Preußen und Sachsen glaubten dagegen, mit der billigeren 2'C-Variante auskommen zu können.

Erst mit Beginn des Ersten Weltkriegs reifte in Dresden die Erkenntnis, dass das eigentlich sehr fortschrittliche Sachsen größere und leistungsfähigere Lokomotiven benötigte. 1915 mietete man eine bayerische S3/6 an, deren Vierzylinder-Verbund-Konstruktion sich bestens bewährt hatte. Auf der Sachsenmagistrale Dresden – Reichenbach bewährte sich der bayerische Gast ausgezeichnet und es wurde in Erwägung gezogen, bei Maffei in München eine S3/6-Serie für die Königlich Sächsische Staats-Eisenbahn zu beschaffen. Trotz kriegsbedingt immer knapper werdender Ressourcen setzten sich schließlich die Lokalpatrioten in der Verwaltung durch, die eine Auftragsvergabe ins „Ausland“ als Schmach empfanden. So erging der Auftrag für eine erste Serie von zehn Loks an die Sächische Maschinenfabrik in Chemnitz. Allerdings wollte man nicht den Eindruck erwecken, man kupfere die bayerische Technik einfach nur ab. Das dürfte einer der Gründe gewesen sein, dass die neue XVIII H ein Dreizylinder-Triebwerk erhielt. Der große Kessel mit breiter Feuerbüchse entsprach allerdings den süddeutschen Bauprinzipien. Sachsen hatte bis dato wie Preußen eher auf die schmale Belpaire-Variante gesetzt.

Die sächische Pazifik blieb ihrer Heimat treu

Die immer weiter steigenden Zuggewichte führten kurz nach der Auftragsvergabe für die neue Pazifik zur Entwicklung der größeren Mikado-Baureihe XX HV (spätere 19.0). Das erste Exemplar dieser damals stärksten Schnellzuglok Europas wurde im März 1918 in Dienst gestellt, nur einen Monat nach Lieferung der letzten XVIII H.

Die teilweise recht schwierigen topografischen Verhältnisse auf Sachsens Hauptstrecken veranlasste die hohe Direktion schließlich, nur noch die große Mikado bauen zu lassen, die aufgrund ihrer imposanten Erscheinung bald den Namen „Sachsenstolz“ erhielt.



Mit 1905 mm Treibraddurchmesser erreichte die 18.0 120 km/h.

Dabei hatte sich auch die kleinere Schwester im schweren Alltagsdienst gut bewährt. Bei der neuen Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft erhielt die sächsische Pazifik dann die Gattungsbezeichnung 18.0. Alle zehn Maschinen blieben Zeit ihres langen Lokomitvlebens ihrer Heimat treu, während die große 19.0 anfangs auch in Preußen und Württemberg eingesetzt wurde. Dort kam man aber mit den Giganten nicht sonderlich zurecht. Auch klagte man über eine schlechte Wirtschaftlichkeit der 19.0, die nach Rückkehr in ihre angestammte Heimat dann aber vor allem im Hügelland zufriedenstellende Leistungen erbrachte.

Die kleinere 18.0 wurde vor allem im Flachland eingesetzt. Mit einer Höchstgeschwingkeit von 120 km/h, einer Leistung von rund 1700 PS und einem guten Beschleunigungsvermögen war sie nicht nur beim Personal sehr beliebt. Nahezu alle Zuggattungen konnten mit der 18.0 ohne Probleme bespannt werden. Sogar der Henschel-Wegmann-Zug soll öfters vom kleinen Sachsenstolz nach Berlin und zurück gebracht worden sein.

Nach 1945 übernahm die DR noch neun Loks, 18 002 war bei einem Bombentreffer zerstört worden.18 004 diente ab 1951 als Ersatzteilspender, die übrigen acht Maschinen liefen dann bis in die 60er-Jahre im Großraum Dresden und auf der Stammstrecke nach Berlin. Zwischen 1965 und 1968 kam dann das Aus für die eleganten Loks. 18 010 sollte zunächst der Nachwelt erhalten werden. Schließlich entschied man sich aber, Baugruppen von ihr für die museale Herrichtung der zuvor modernisierten 19 017 zu verwenden. Der Rest wanderte 1973 in den Schrott. *WS*



Zu weit: 1936 fuhr 18 006 in ihrem Heimat-Bw in die Grube der Schiebebühne.

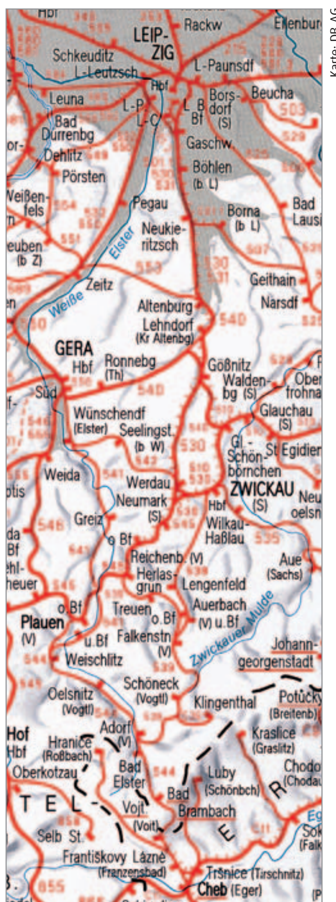
Fotos: Slg. Weigel, Bellingrodt, Slg. Schulz



Blick aus einem Heißluftballon auf RE 17245, Göltzschtalbrücke im Juni 1999: Die Umlackierung der By-Wagen ist in vollem Gange.

Die Baureihe 219 kam erst spät, 1998, von Leipzig aus ins Vogtland. Vor den Zügen der RE-Linie 16 „Bäder-Express" wurde sie ihrem zweifelhaften Ruf wiederholt gerecht.

Intermezzo von drei Jahren



Karte: DB AG

Die DB-Karte von 1997/98 zeigt es: Ins obere Vogtland führen nur mehr Regionalverkehrslinien.

Als am 27. Mai 1995 letztmals der „Karlex" als D 366/367 verkehrte, bedeutete dies das Ende des Fernverkehrs ins obere Vogtland. Mehr noch, die erste Zeit danach waren Kurorte wie Bad Elster und Bad Brambach von Leipzig aus nur mit Umsteigen in Reichenbach und Plauen zu erreichen. Dieses Defizit erkannte der damalige Geschäftsbereich Nahverkehr der DB AG und reagierte ab dem 29. September 1996 mit der Einführung der RE-Linie 16 „Bäder-Express", die anfangs folgendes Zugprogramm vorsah: Ein Zugpaar Leipzig – Bad Brambach – Eger (Cheb), wobei Eger nur saisonal bedient wurde, zwei Zugpaare Leipzig – Bad Brambach und drei Zugpaare Leipzig – Plauen.

Der 170 Kilometer lange Laufweg folgte ab Leipzig der alten deutschen Fernbahn Leipzig – Hof bis Plauen (Vogtland) oberer Bahnhof, anschließend der Linie Plauen – Eger. Bis Reichenbach war (und ist) die Strecke elektrifiziert und folgte bis Werdau dem Flusslauf der Pleiße. Ab Werdau begann der schwierige, zugleich interessante und für Fotografen reizvolle Streckenverlauf mit seinen berühmten und großen Viadukten und Brücken über Elster, Göltzsch und Syra. Die Strecke schraubte sich hoch bis zum 575 Meter über NN gelegenen Bahnhof Bad Brambach, wobei allein zwischen Bad Elster auf 471 Metern Höhe und Bad Brambach über 100 Meter Höhe zu gewinnen waren – bei 13 Kilometern Streckenlänge.

Über 20 Jahre, seit 1974, dominierten die sowjetischen Großdieselloks 132/232 vor Reisezügen auf den Hauptstrecken des Vogtlandes. Die 1996 eingeführten RE des „Bäder-Express" wurden meist aus zwei By- und einem ABy-Wagen sowie einem Steuerwagen Bybdzf gebildet und von Leipzig bis Reichenbach mit einer 143, ab und zu auch mit einer 112 bespannt.

Ab Sommerfahrplan 1997 entfiel der Lokwechsel in Reichenbach; Reichenbacher 232 liefen bis und ab Leipzig Hbf durch.

Nachdem Gleisbauarbeiten zur Anpassung an den künftigen Neigetechnikzug-Einsatz zwischen Reichenbach und Plauen abgeschlossen waren und in Richtung Werdau verlagert wurden, folgte wegen eingleisigen Betriebes im Bogendreieck Werdau ein kleiner Fahrplanwechsel am 12. Januar 1998. Dieser hatte auch zur Folge, dass die 232 abgelöst und durch 219 ersetzt wurden.

Um diese Zeit wurden die Lokbaureihen den 1998 aus →


F. A. KETZEL

Störenfried

Auszüge aus Tagesberichten von DB Regio über Zuglaufstörungen auf der RE-Linie 16 mit Lokomotiven der BR 219:
27.12.1998 Ölverlust an 219 024, 120 m Ölspur, Gleise 2 und 3 in Reichenbach gesperrt, Tf setzt Fahrt mit einer Anlage fort
16.01.1999 Ersatzlok 232 538 für RE 3301, da bei Planlok 219 071 nur eine Anlage einsatzfähig ist
29.01.1999 Brand in Zuglok 219 105, Ersatzlok 232 068
16.03.1999 RE 3310, starke Rauchentwicklung im Motorraum von 219075, Ersatzlok 143202 in Altenburg
09.04.1999 219 044 liegt in Jocketa mit Lokschaden fest
18.07.1999 Lok 219093 nur eine Anlage in Betrieb, Ersatzlok für RE 17248 ab Crimmitschau (143 658)
16.08.1999 Kühlwasserverlust bei 219 091, dadurch eine Anlage ausgefallen, Ersatzlok 219 075 von Plauen angefordert
29.01.2000 219 024 im Hp Ponitz liegengeblieben, Hydraulikölverlust, Ersatz 143
18.05.2000 Getriebeschaden 219 074



219 168 verlor Motoröl und musste auf die eigentlich stillgelegte Drehscheibe in Plauen.

den Geschäftsbereichen neu geschaffenen Einzel-AG der DB-Holding zugeordnet. Alle Loks der BR 219 stellte ab Januar 1998 der Betriebshof (Bh) Chemnitz von DB Regio. Als erster verließ am 12. Januar RE 3310 mit 219 025 Leipzig Hbf in Richtung Bad Brambach.

Die Umläufe der RE-Linien 6 Chemnitz – Bad Lausick – Leipzig und RE 7 Chemnitz – Borna – Leipzig wurden mit der RE-Linie 16 verknüpft. In dem dafür aufgestellten Lokumlaufplan liefen acht Loks der BR 219 mit zentraler Wendezugsteuerung ZWS. Zu diesem Zeitpunkt hatte der Bh Chemnitz 23 Loks der BR 219 im Bestand.

Nachdem weitere 219 mit ZWS ausgerüstet worden waren, dehnte man den am 29. September 1997 auf den RE-Linien 6 und 7 begonnenen Wendezugeinsatz ab 23. Mai 1998 auf die RE 16 aus. Von da an verkehrten alle RE Leipzig – Bad Brambach als Wendezüge, die ab Leipzig geschoben wurden. So konnten die Wendezeiten auf den Endbahnhöfen gekürzt und die Umläufe optimiert werden. Allerdings kam es vor, dass bei Störungen oder Ausfall einer ZWS-Lok die 219 auch vor den Steuerwagen ins Vogtland fuhren.

Während des reichlich drei Jahre währenden Einsatzes der 219 vor dem „Bäder-Express“ stellte DB Regio nicht nur die Lokomotiven, sondern auch die Wagen auf die neue Produktfarbe Verkehrsrot um. Schon deshalb war es äußerst selten, dass ein Wagenzug mit einheitlicher Farbgebung anzutreffen war. Doch die DB AG konnte auch anders: Für Filmaufnahmen des konzerneigenen „Bahn-TV“ fuhr am 6. und 7. Mai 1998 erstmals ein extra zusammengestellter roter Vierwagenzug im Umlauf RE 3305/RE 3308.

Auf eine weitere Besonderheit der RE-Linie 16 soll hingewiesen werden. Mit dem erweiterten Zugangebot auf der RE 16 entfiel der bis dato verkehrende RE Chemnitz – Plauen – Marienbad (RE 6363/RE 6366). Stattdessen verkehrte ab Sommerfahrplan 1998 mit demselben Nummernpaar ein weiterer Zug Leipzig – Bad Brambach – Eger. Damit kam ab 24. Mai 1998 die 219 erstmals bis in den tschechischen Grenzbahnhof Vojtanov. Dem Umlaufplan ist zu entnehmen, dass die Lok werktags um 11.20 Uhr als Vorspann an 47832 nach Adorf fuhr und erst um 15.17 Uhr als Lz wieder in Vojtanov eintraf. Am Wochenende blieb die 219 dagegen bis zur Rückleistung sieben Stunden in Bad Brambach abgestellt.

Im Rahmen des Projektes „Euregio Egrensis“ anlässlich der Weltausstellung „Expo 2000“ erfolgte eine Neuordnung des regionalen Zugverkehrs: Die zweite Stufe des sogenannten „Modells Vogtlandbahn“ ging in Betrieb, diese beinhaltete unter



Blockstelle Beiersdorf, März 1998: 219 123 zieht RE 3305 mit Steuerwagen voran nach Plauen. Die Lokomotive hat keine ZWS erhalten.





Im Mai 1999 kehrte 219 035 mit RE 3306 aus Bad Brambach zurück und überquerte das Syratalviadukt bei Plauen.

anderem die Wahrnehmung des grenzüberschreitenden Verkehrs nach Tschechien durch die Regentalbahn-Tochter. Die RE-Linie 16 endete nunmehr in Adorf. Mit dieser Einschränkung blieb der „Bäder-Express" weiterhin eine umsteigefreie Verbindung ins Vogtland. →

Ein Jahr später, im Mai 2000, hat eine 219 im „Balken-Look" Oelsnitz verlassen und fährt am Rande des Stausees von Pöhl nach Plauen.



Im Mai 2000 zog 219 166, frisch im DR-Regio-Design lackiert, ihren RE 17 248 durch den Bahnhof Oelsnitz. Mintgrün stand den By-Wagen!

Schon im Sommer 1999 begann die Umbeheimatung von 219 für in Leipzig beginnende Linien von Chemnitz in die Messestadt. Am 1. Juni 1999 erhielt der Bh Leipzig Hbf Süd die Chemnitzer 219: 003, 004, 025, 044, 046, 047, 048, 070, 071, 091, 092, 107, 164 und 176. In Chemnitz verblieben weitere 19 Loks: 024, 035, 045, 074, 075, 077, 078, 080, 093, 105, 121, 123, 130, 149, 160, 165, 166, 168 und 177. Dabei verdient Erwähnung, dass Leipziger Maschinen zum Teil weiter RE nach Chemnitz bespannten. Aufgabe der Leipziger 219 blieben RE nach Bad Brambach oder Adorf sowie RB über Döbeln – Nossen nach Meißen. Umlaufbedingt liefen auch Görlitzer 219 auf der RE 16.

Am 8. Oktober 1999 kollidierte die Chemnitzer 219 130 bei Neumark mit einem Bagger. Am 11. Oktober schleppte 202 841 die schadhafte Lok vom Bw Reichenbach nach Chemnitz.

Von besonderem Interesse für die Fotografen waren die 219 in der traditionellen Lackierung Rot-Beige der Deutschen Reichsbahn. Im Jahre 2000 verfügten noch die Leipziger 219 004, 044, 046, 047 und 176 über diese Farbgebung.

Ebenfalls 2000 begann die Außerdienststellung der 219. Die große Störanfälligkeit, die die Loks ihre gesamte Einsatzzeit hindurch begleitete, führte dazu, dass die RE Leipzig – Chemnitz ab Frühjahr 2000 von neu in Leipzig stationierten 218 übernommen wurden. Andere Nahverkehrsleistungen fuhren mit 628.4.

Zum Sommerfahrplan 2001 kamen alle noch in Chemnitz stationierten 219 mit ZWS sowie die Wagen der RE 6 und 7 nach Leipzig. Allerdings setzte man sie nicht auf der RE 16 ein: Neu gelieferte Neigetechnik-VT 612 übernahmen ab dem 10. Juni 2001 die Leistungen des „Bäder-Express". Lediglich an Wochenenden kamen die Leipziger 219 vor klassischen Wagenzügen zum Einsatz bis Bad Brambach. Damit endete nicht nur das kurze Intermezzo der „U-Boote" 219 auf der RE 16. Es endete zugleich de Ära der lokbespannten Reisezüge von DB Regio ins Vogtland.

Rainer Heinrich/hb

Repro: Slg. Rainer Heinrich

Deutsche Bahn AG
Laufplan der Triebfahrzeuge

Fpl	GB	Laufpl.-Nr.	BR	Anz. Tfz.	Ø Laufkm/Tag	Planungsstelle	Blatt
S	R	D D	2 1 9	9	371	RNT Dresden	1

Gueltig vom 24.05.98 bis 26.09.98 — Stand 27.04.98 — Beheimatung Chemnitz — Besp.-DS 6828 — Dispo-DS 6828

DC 4 — LL 6 — DDE D — DH 2 — DGL 6 — Verkehrstag Di–Fr

LPT — VT — 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24

0018 — Laufkm 391 — 6752 DFL (628) / Sf 4410 — DC — tgl 3074 — LL — 3075 (2-12) — tgl 7307 — LGH — tgl 7308 — LL — tgl 7311 — LCH — tgl 7312 — tgl 7315 — LCH — tgl 7316 — LL — tgl 7319 — LCH

0028 — Laufkm 402 — LCH — W 7300 — W 7303 — LCH — tgl 7304 — LL — tgl 7309 — LCH — tgl 7310 — tgl 7313 — LCH — tgl 7314 — LL — tgl 7317 — LCH — tgl 7318

1998: Der gute alte Umlaufplan wurde bei der DB AG zum „Laufplan".

Am 1. Mai 1998 gab es noch einige 219 in DR-Lackierung, so 219 179, die den RE 3306 von Bad Brambach nach Leipzig brachte.



Fotos (8): Rainer Heinrich



www.woernitz-franken.de

Fast vergessen

Es ist engagierten Eisenbahnfreunden zu verdanken, dass im Internet die Erinnerung an alte Strecken neu entfacht wird.

■ Die Strecke von Dombühl über Dinkelsbühl nach Nördlingen war beinahe vergessen, der Personenverkehr wurde bereits vor mehr als 20 Jahren eingestellt. Seit zwei Jahren gibt es zwar wieder etwas Güterverkehr, aber in den Jahren dazwischen rollten dort eigentlich nur Sonderzüge vor allem des nahegelegenen Bayerischen Eisenbahnmuseums in Nördlingen. Christoph Himsel hat ein ausführliches Portrait der Strecke ins Internet gestellt, wo der Besucher anhand vieler Fotos und Texte eine Zeitreise im schwäbisch-fränkischen Grenzgebiet machen kann.

www.erzbergbahn.at/

Eine Legende im Netz

Die Erzbergbahn zwischen Vordernberg und Eisenerz ist wegen der spektakulären Dampfzüge bis heute unvergessen.

■ Die Zahnrad-Dampfloks der ÖBB-Reihe 297 waren eigentlich unförmige Kraftpakete. Ihre Aufgabe war es, die schweren Eisenerzzüge nach Leoben oder Hieflau zu führen. Angesichts von Steigungen bis 7,1 Prozent wurde den Loks trotz Zahnradunterstützung alles abverlangt. 1978 kam das Ende für die Dampflokomotiven und 1988 endete der ÖBB-Betrieb. Seitdem engagiert sich der Verein Erzbergbahn für das Andenken an die Strecke. Im zugehörigen Internetauftritt ist einiges zu erfahren.

www.mo187.de

Ottbergen in 1:87

Die H0-Großanlage Ottbergen im Bad Driburger Güterbahnhof hat selbstverständlich auch einen Internetauftritt.

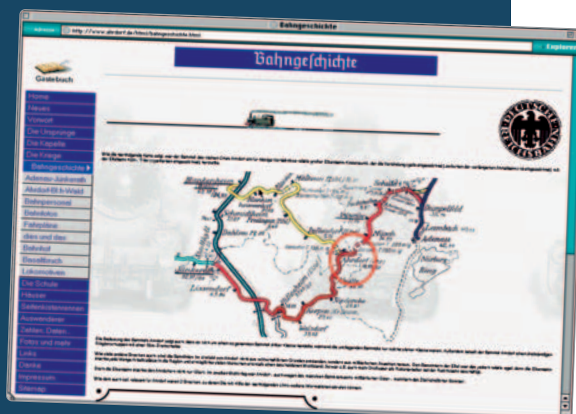
■ Wie es sich gehört, können Interessierte und potentielle Besucher dort alle relevanten Informationen von den Eintrittspreisen bis zu den Öffnungszeiten und einen Anfahrtsplan abrufen. Die Rubrik „Sonderfahrten" informiert über angebotene Sonderzugeinsätze von und nach Bad Driburg. Wer sich einstimmen oder nach dem Besuch seine Erinnerungen auffrischen möchte, kann in einer umfangreichen Bildergalerie stöbern. Auch eine Galerie mit Vorbildfotos ist zu finden.

www.ahrdorf.de/html/bahngeschichte.html

Rund um Ahrdorf

Manfred Jehnen hat eine schöne Chronik des Eifeldörfchens Ahrdorf ins Internet gestellt.

■ Jehnens Geschichte Ahrdorfs gliedert sich in diverse Unterpunkte und ein Kapitel beschäftigt sich mit der Eisenbahn in dem nur knapp 200 Einwohner zählenden Dorf. Trotz der geringen Größe hat die kleine Gemeinde eine interessante Eisenbahngeschichte und war Kreuzungspunkt der Strecken von Adenau



nach Jünkerath und von Ahrdorf nach Blankenheim. Jehnen hat Informationen über die Strecken und vor allem die Rolle Ahrdorfs, wo es früher einmal sogar eine Drehscheibe gab, zusammengetragen. Längst ist Ahrdorf vom Schienenverkehr abgehängt, seit Anfang der 1970er-Jahre kam hier kein Zug mehr vorbei, die Strecken sind inzwischen längst zurückgebaut. Umso besuchenswerter ist diese Internetseite, wo auch auf zahlreichen historischen Fotografien und Dokumenten Geschichte erweckt wird.



Riesig ist 2005 die Resonanz beim Crailsheimer Volksfest, zu dem die Schüler ihre bereits äußerlich aufgearbeitete Köf II präsentieren.

Als Junge wollte er Lokführer werden: Alexander Busch-Nowak sorgt dafür, dass seine Schüler die Begeisterung nicht verlieren.



In den 80er-Jahren wurden im Bw Crailsheim noch offiziell Lehrlinge ausgebildet. Neuerdings werkeln Jugendliche hier erneut, allerdings im Rahmen eines Schulprojekts.

Buben-Stück



Die ungewohnt anstrengende körperliche Arbeit fordert ihren Tribut: Eine Verschnaufpause legt das Schülerquintett gern mal ein.

Als bemerkenswertes Gemeinschaftsprojekt von Eichendorff-Schule, Verein „DBK Historische Bahn" und Crailsheimer Unternehmen erfolgt inmitten der Reste des ehemaligen Bahnbetriebswerks Crailsheim die Restaurierung der DBK-eigenen Leistungsgruppe-II-Kleinlok 323 328-5. Ziel ist die betriebsfähige Wiederaufarbeitung.

Mit Feuereifer gingen im Oktober 2004 fünf Achtklässler der Crailsheimer Eichendorff-Schule gemeinsam mit ihrem Lehrer Alexander Busch-Nowak an die Zerlegung der 1965 von Deutz gebauten Köf II 6808 mit der Fabriknummer 57908. Die Kleinlok war gemäß ihrer Ausrüstung mit Druckluftbremse und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h 1968 von der Deutschen Bundesbahn der Baureihe 323 zugeordnet und umgezeichnet worden.

Offiziell sah die schulleiterische Stundenplanung für das große Vorhaben nur zwei Schulstunden pro Woche vor, was freilich nicht ausreichen konnte. Ehrenamtliche Überstunden waren also vorprogrammiert. Und so arbeiteten die fünf Jugendlichen von Anfang an vier Schulstunden wöchentlich, stets nachmittags

von 14 bis 17.15 Uhr an der Verwirklichung ihres selbst gewählten Projekts.

Körperliche Arbeit dieser Art war für Andreas Marek, Christian Zeiher, Marvin Schneider, Patrick Breuer und Steffen Arnold mehr oder weniger Neuland. Weshalb die fünf Jungen von der AG, der Arbeitsgemeinschaft, abends immer todmüde in ihre Betten fielen. Der Ehrgeiz blieb aber dank schnell sichtbarer Fortschritte groß und schon bald meisterten die Schüler auch langwierigere und damit auf den ersten Blick langweiligere Arbeitsphasen.

Zugegeben: Eine gewisse Durststrecke galt es während der Ausdauer erfordernden Aufarbeitung der Köf-Einzelteile zu überwinden, was mit neuen Impulsen, etwa dem Einsatz der Flex, des elektrischen Winkelschleifers, durchaus gelang. Dafür entwickelten die Fünf dann im Zuge des Zusammenbaus ihrer Kleinlok eine um so stärkere Motivation.

Einziges Ärgernis: Manche Bohrungen passten plötzlich nicht mehr. Dadurch ließ sich aber nun endlich logisch erklären, warum gerade diese Schrauben zuvor so extrem festgesessen hatten!

Gleich nach dem Sandstrahlen erfolgte die fachgerechte Grundierung, denn bis auf das stark korrodierte Führerhausdach konnten sämtliche Originalbleche wiederverwendet werden. Anstelle des vierteiligen und mit Bandstahl vernieteten Originaldaches erhielt die Kleinlok ein einteiliges Edelstahlblechdach, gestiftet von einem Crailsheimer Betrieb, der die neue Eindeckung auch gleich in Form gebracht hatte.

Edelstahl erfordert eine säurehaltige Spezialgrundierung, die nach erneuter Dachdemontage ebenfalls eine Crailsheimer Firma, die auch das Sandstrahlen finanzierte, übernahm, selbstverständlich im authentischen Dunkelgrau.

Die grundlegendste Änderung im Rahmen der Restaurierung bestand darin, dass nun Schrauben statt der ursprünglichen Nieten die Bleche an →


Na, passt der Puffer noch? So langsam gewinnt der fast fertig grundierte Unterbau der Kleinlok wieder erkennbare Konturen.


Ob der Umgang mit Säge, Ölkanne, Schweißgerät, Bohrer oder Winkelschleifer: Gerade die Vielzahl handwerklicher Arbeiten hält das Interesse wach.



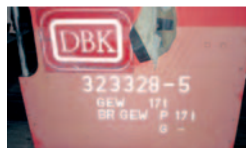
Mit diesem Schild stellen die Schüler ihr selbst gewähltes Projekt „Rangierlok Köf II“ der interessierten Öffentlichkeit vor.


Schon fast wieder im einstigen Anlieferungszustand: Bis auf das neue Edelstahlblechdach behielt die Köf II ihre Originalbauteile.

An eisenbahnhistorisch bedeutsamer Stätte: Vor dem Crailsheimer Bw-Wasserturm posiert die frisch lackierte Köf II.



Mit DBK- statt DB-Keks: Ansonsten stammen diese Anschriften noch von der Bundesbahn, die die Köf 1968 in 323 328-5 umzeichnete.



den Blechträgern halten. Rostbildung zwischen den Komponenten machte die Trennung der Nietverbindungen unvermeidlich. Doch so dramatisch unterscheiden sich Schrauben- und Nietköpfe auf den ersten Blick gar nicht. Die neue Verbindung der Bleche hat zudem den unschlagbaren Vorteil, dass alles jederzeit leicht zerlegbar ist und im Falle erneuter Korrosion auch besser gepflegt werden kann.

Die Fünf von der Eichendorff-Schule jedenfalls stört's nicht. Im Rahmen der Ganztagsbetreuung, die die Grund- Haupt- und Werkrealschule anbietet, ließen sie sich für diese außergewöhnliche AG so begeistern, dass sie bis auf eine Ausnahme auch im derzeit laufenden Schuljahr weitermachen. Und sechs neue Achtklässler kamen noch dazu, die mit ihrem erst 36-jährigen Lehrer Alexander Busch-Nowak ein begeisterungsfähiges Team bilden.

Team-Arbeit: Begeisterter Lehrer begeistert Schüler

Alexander Busch-Nowak unterrichtet übrigens nicht Technik, sondern Mathematik, Biologie und Chemie. Für den gelernten Anlagenelektroniker ist es der Zweitberuf, aber nach eigenem Bekunden „der absolute Traumjob". Zu seiner Ausbildung gehörte auch ein viermonatiger Grundkenntniserwerb in der Metallverarbeitung, was zur damaligen Zeit noch in der DB-Lehrwerkstätte des legendären Bahnbetriebswerks Crailsheim geschah.

Für den Eisenbahnfan seit Kindesbeinen war diese Nähe zum einstigen Refugium der schwarzen Dampfrösser ein Privileg. Schließlich war Busch-Nowaks ursprünglicher Traumberuf – wie hätte es in der traditionsreichen Eisenbahnerstadt Crailsheim auch anders sein können – der des Lokführers. Aber mit dem Aussterben der Dampfloks trat dieser Berufswunsch in den Hintergrund. Doch beschäftigte sich Busch-Nowak in seiner Jugend mit der Modellbahnerei in den Maßstäben 1:87 und 1:11. Mit letzterem bei der Crailsheimer Miniaturdampfbahn, wo er acht Jahre im wahrsten Wortsinn auf der Lok verbrachte. Als die Dampfbahn Kochertal (DBK), wie der Verein „DBK Historische Bahn" bis Dezember 1999 hieß, von Gaildorf nach Crailsheim umzog, zögerte er nicht, sich aktiv einzubringen.

Alexander Busch-Nowak und sein AG-Team opferten sogar die erste Woche der großen Ferien 2005 für ihr Köf-Projekt, als klar wurde, dass das ursprüngliche Ziel, die Köf II bis zum Volksfest komplett aufzuarbeiten, nicht zu schaffen war.

„Guat, dann schaffet mer äba in de Ferie", hieß es einmütig, um die Lok wenigstens äußerlich präsentationsfähig zu machen.

Die beiden Festumzüge am 17. und 18. September 2005 waren all die Mühen wert: Sie brachten nicht nur in der Stadtgeschichte erstmalig eine richtige 1:1-Lokomotive in die Innenstadt, sondern der rührigen Schülergruppe auch größte Bewunderung ein: Fürwahr ein Buben-Stück, aber zur Nachahmung empfohlen!

Bis zur fahrfähigen Wiederherstellung der Kleinlok harren aber noch teils massive Probleme einer Lösung. So ist beispielsweise der Köf-Motor irreparabel defekt, da eine Pleuelstange brach und den Motorblock durchschlug. Ein Kaelble-Tauschmotor, ein Sechszylinder-Viertakt-Diesel, kommt aus Kornwestheim.

Arbeit genug für ein weiteres Schuljahr, und die nächste Lok zur Restaurierung ist auch schon ausgesucht: Die V 36!

Michael Robert Gauß/hc



Der spannende Moment: Von den Schülern aufmerksam beobachtet wird ihre Lok für den Festzug auf dem Tieflader aufgegleist.

Fotos: Gauß

Die Hesse komme!

Andreas Burow, Dieter Fuchs, Sven Arved Koch: 100 Jahre Dreieichbahn, 2. Auflage. ArGe Drehscheibe e.V., Köln 2006. ISBN 3-929082-25-X, 160 Seiten, 237 Schwarzweiß-, 62 Farbabbildungen; Preis: 16,80 Euro.



■ Die erste Auflage des Buchs war ausverkauft, kaum dass sie erhältlich war. Die Resonanz verwundert nicht, vermittelt es doch Freunden von Bahnhofsarchitektur, Zugbildungen, Gleisplänen und dadurch gerade dem Modellbahner allerhand Wissen. Erfreulich kurz, weil stichpunktartig klappern die Autoren die Entstehungsgeschichte der 15 Kilometer langen Bahn von Dreieich-Buchschlag nach Ober-Roden ab. Im Kapitel Strecke und Bahnhöfe haben sich die Autoren die Mühe gemacht, zum Nachbau wichtige Veränderungen in den Gleisplänen zu datieren. Die gut lesbar geschriebene Verkehrsgeschichte beschreibt auch den letzlich erfolgreichen Kampf vieler Benutzer der Bahn gegen deren Stilllegung. Dass die Idee zu dem Buch aus einer Modellbaugruppe stammt, merkt man beispielsweise an der Vielzahl der Gleispläne, die auch Anschlüsse einbeziehen und den vielen, teilweise sehr alten Fotos, die den Nachbau ermöglichen. Detaillierte Anmerkungen zum Lokeinsatz inklusive diverser Tfz-Laufpläne und ein kurzer Abriss über die verwendeten Reisezugwagen runden das gelungene Buch ab. Den würdigen Schluss bildet die Beschreibung einer nach Dreieichbahn-Motiven gebauten H0-Segment-Anlage. *yo*

● ***Fazit: Fer Südhesse e Muss, fer alle annere DB-Fans aach doll***

Lausbübische Hommage

Raimund Karrie: Entgleisungen. Verlag Weidenbach, Dillenburg 2005. ISBN 3-00-017072-3, 120 Seiten, 13 Sw-Abbildungen; Preis: 14,95 Euro.



■ Ort der Handlung: Dillenburg, Haiger oder ganz wo anders? Raimund Karrie lässt diese Frage bewusst unbeantwortet, doch die historischen Fotografien von Günter Stolz und Reinhard Vogelbusch kolportieren Dillkreis-Lokalkolorit. Die spannende Lektüre, in deren Mittelpunkt drei Lausbuben zweier nur scheinbar höchst unterschiedlicher Generationen stehen, ist ungleich mehr als nur Abenteuer- und Kriminalroman. Sie entführt in die Blütezeit der Dampflokomotiven und deren Niedergang. *hc*

● ***Fazit: Mehr als nur spannende Unterhaltung***

Berliner Legende

Wolfgang Kiebert: Der Stadtbahner. Transpress-Verlag, Stuttgart 2006. ISBN 3-613-71278-4, 176 Seiten, 120 Farb- und Sw-Abb.; Preis: 19,95 Euro.



■ Dieser meist gebauten Fahrzeugserie der Berliner S-Bahn ist diese Publikation gewidmet, die verschiedene Gesichtspunkte aus Technik, Geschichte und Einsätzen beleuchtet. Zwar faktenreich und mit vielen Fotos, Faksimiles und Übersichten angereichert, lässt das Buch den Leser stellenweise aber allein. So kommt die Entstehungsgeschichte (Was sind denn nun die Unterschiede zur Bauart Oranienburg?) ein bisschen zu kurz, manchmal springen die Zeitebenen, und die umfangreichen Tabellen wären in einem Anhang besser aufgehoben. *hb*

● ***Fazit: Solide Schilderung, aber mit Defiziten***



Ausserdem erschienen

ICE-Kurzzug

Dieter Eikhoff: Alles über den ICE. Transpress-Verlag, Stuttgart 2005. ISBN 3-613-71277-6, 128 Seiten, 91 Farb-, 8 Schwarzweiß-Abbildungen; Preis: Euro 14,95.

Der Schwerpunkt des Buches liegt auf der Beschreibung der ICE-Fahrzeuge. Zeichnungen der Details sucht man vergebens. Zug-in-Landschaft-Bilder dominieren. Detail-Aufnahmen fehlen nahezu. Die Verteilung des verständlich abgefassten Textes auf zwei Spalten pro Seite tut der Übersicht gut. Kurz beschreibt der Autor exemplarisch den Triebwagen-Schnellverkehr im Ausland.

● **Der Buchtitel verspricht zuviel**

Trabi-Parade

Jürgen Lisse: Fahrzeuglexikon Trabant. Bildverlag Thomas Böttger, Witzschdorf 2006. ISBN 3-937496-12-2, 160 Seiten, 110 Farb-, 37 Schwarzweiß-Abbildungen; Preis: Euro 24,50.

Eigentlich wendet sich Jürgen Lisse, anerkannter Fachmann für die DDR-Automobiltechnik, mit seinem grundlegenden Buch an die Fans des Vorbild-Kleinwagens aus Zwickau. Diese umfassende Darstellung der Typenentwicklung des Trabant, die auch das Gleiskraftrad Typ I, den Schienentrabi, einschließt, ist aber auch eine Fundgrube für Modellbauer, -bahner und -autosammler.

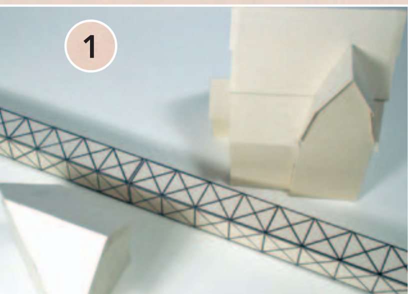
● **Fundierte Grundlage nicht nur zur Typenbestimmung**

Jahresbegleiter

Kursbuch der deutschen Museums-Eisenbahnen 2006. Verlag Uhle & Kleimann, Lübbecke 2006. ISBN 3-928959-45-X, 158 Seiten, 20 Sw-Abb.,1 Karte; Preis: Euro 4,50 (bei Bestellungen über den Verlag zuzüglich 2,50 Euro Versandkosten).

Über 200 Fahrpläne von Museums-Eisenbahnen und Angaben zu öffentlich zugänglichen Eisenbahn-Museen machen auch die aktuelle Ausgabe wieder zu einem unverzichtbaren Planer für alle Freunde und Freundinnen historischer Eisenbahnen.

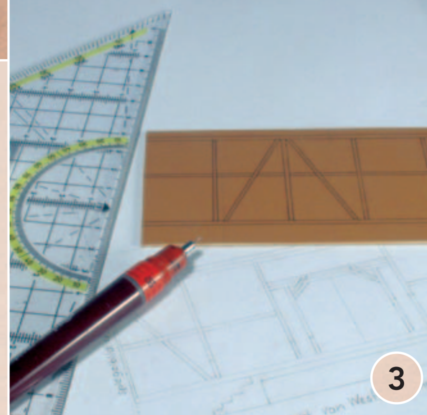
● **Freizeitplaner für Eisenbahn-Fans**



Karton-Dummies helfen bei der Planung der Modellbahn-Anlage. In der Mitte liegt der Körper der Brücke über die Zwickauer Mulde.



Da sich das Bahnwärterhaus zur Hälfte außerhalb des Segments befindet, entstand das gestutzte zunächst als Karton-Dummy.



Die Wandplatte (1,5-mm-Piacryll) für die Aufnahme der Fachwerksnachbildung wird mit einem Zeichengerät vorbereitet.

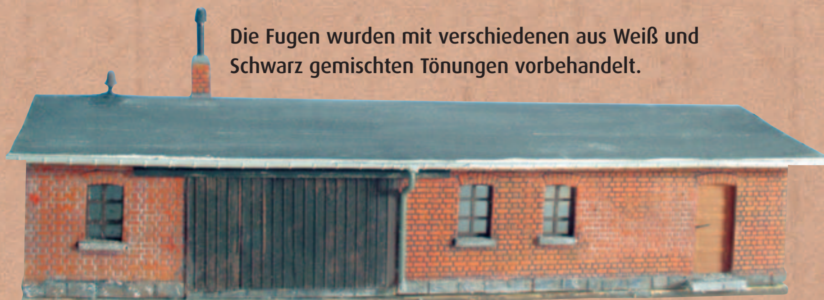
Teil 3

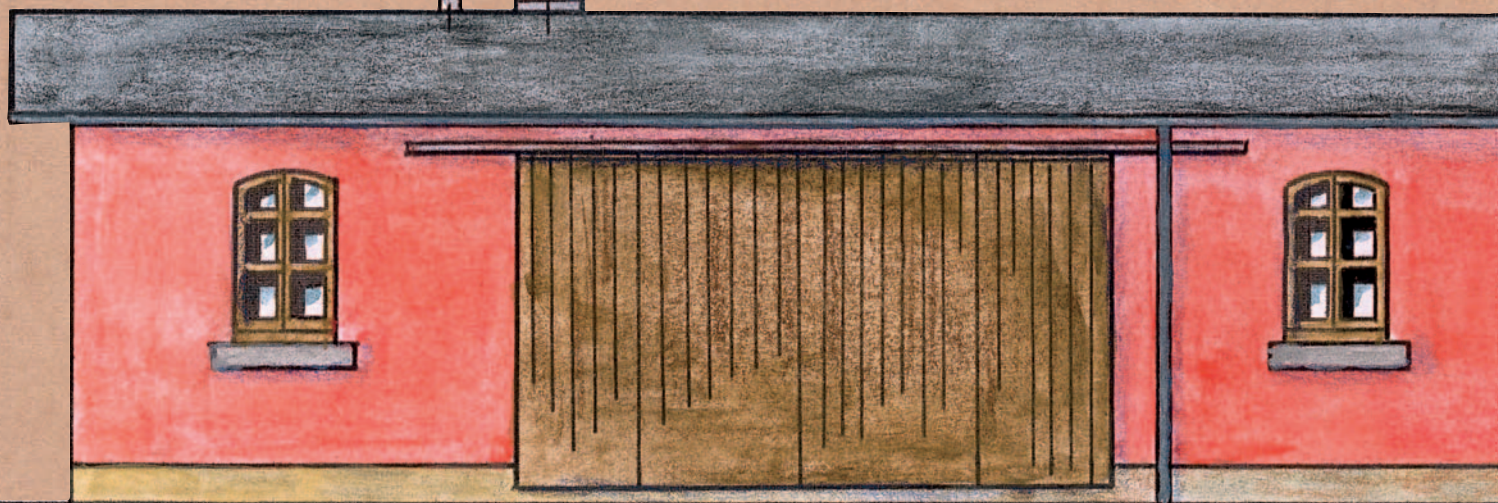
Schönheide en miniature

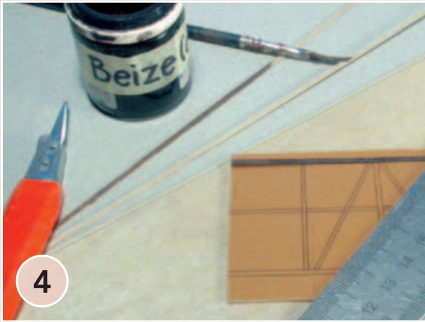
Nebengebäude des Bahnhofs Wilzschhaus stehen im Fokus des Modellbauers.

Trotz ihres Namens sind die Nebengebäude mitnichten nebensächlich. Im Gegenteil: Ohne Güterschuppen fehlt einem Bahnhof ein wesentliches Element. Und des Eisenbahners Ordnungssinn wäre noch in den 50er-Jahren erheblich gestört gewesen, hätte der Bahnhof ohne Bahnsteig-Sperre auskommen müssen.

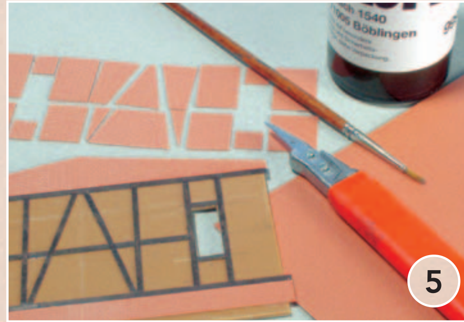
Damit das Empfinden des Betrachters oder des Modellbauers selbst beim Anblick der fertigen Szene nicht gestört wird, ist es sinnvoll, sich vorher ein möglichst genaues Bild der Proportionen der Gebäude zu machen. Halb aus Spaß an der Freude und halb als Mittel zum Zweck bei der Suche nach dem Konsens von Anlagen und Bauwerken fertigte ich Gebäudemodelle in dem geplanten Maßstab zunächst aus Zeichenkarton. Damit hat man schnell handhabbare Lösungen auf dem Tisch und kann zur Not Gebäudeteile oder notfalls ganze Traktteile abschneiden, wie im vorliegenden Fall bei dem Bahnwärterhaus am Ende des Einfahrt-Segments geschehen. Mit solchen Karton-Rohlingen werden nun Stellproben arrangiert, Vergleiche vorgenommen und Entscheidungen gefällt, mit de-


Die Fugen wurden mit verschiedenen aus Weiß und Schwarz gemischten Tönungen vorbehandelt.

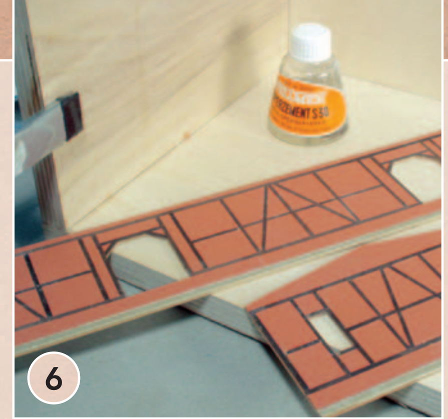




Aus 0,5 mm dickem Furnierholz entstehen die Fachwerkhölzer und werden nach dem Beizen auf die Schuppenwände aufgeklebt.



Wenn sauber gearbeitet wurde, ist das Ausschneiden der Ausfachungen aus 0,5 mm dicken Ziegelmauerwerksplatten kein Problem mehr.

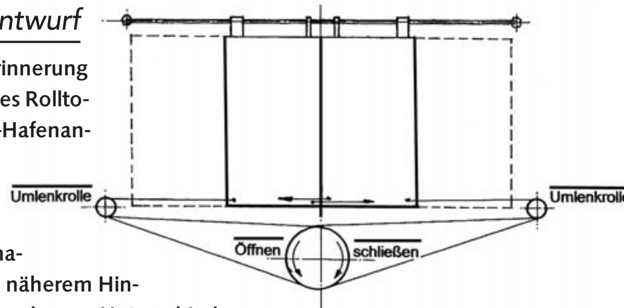


Damit die Wände genau rechtwinklig zusammengefügt werden, wird eine selbst gebaute Lehre verwendet.



Das Mauerwerk wird mit weiß-grauer Deckfarbe vorbehandelt. Mit einem nahezu trockenen Pinsel trägt man anschließend ziegelrote Acrylfarbe auf.

Der verworfene Entwurf



Da war zunächst die Erinnerung an die Bewegungen eines Rolltores auf der Schmalspur-Hafenanlage von Torsten Feuchter, der diesen Prozess mit einer intelligenten Seilzugmechanik realisierte. Doch bei näherem Hinsehen stellte sich heraus, dass es Unterschiede macht, wenn nur ein Tor in seiner Längsachse verschoben werden muss oder wenn zwei Tore in gegenläufiger Richtung bewegt werden müssen. Da hätte man noch zwei Umlenkrollen am Ende der „Offen-Tor-Stellungen" benötigt und ob das mit Fäden ohne Ruckeln funktioniert hätte, darf bezweifelt werden. Da sich die Mimik für andere Anwendungen eignet, und die Zeichnung als Arbeitsgrundlage ohnehin vorhanden war, sei sie an dieser Stelle abgedruckt.

nen der Modellbauer später auch leben kann.

Die 25 Meter lange Baracke an der Zufahrtsstraße ist das kleinste Objekt im heutigen Gebäudeensemble des Bahnhofs Schönheide-Süd. Zum Nachbau in H0 werden Mauerwerksplatten der Firma Kibri verwendet. In Abänderung der gegenwärtigen Gestalt werden die heute zugemauerten Fenster als solche offen gelassen. Die Baracke macht damit einen bewohnteren Eindruck als im momentanen Zustand des Originals. Interessant sind die unterschiedlichen Türfüllungen, die ich mit aufgeklebten Ausschnitten aus Zeichenkarton nachgestaltet habe. Erschien mir auch die Schornstein- und Entlüftungskonstruktion auf dem Pappdach ein wenig unverständlich, so wird sie doch nach bestem Wissen nachgebaut. Das Dach wird nicht abnehmbar gestaltet, da nur eine Glühbirne zu versorgen ist, und die kann vom offenen Boden aus ausgewechselt werden. Farbgebung und Verwitterung geschehen wie bei den übrigen Gebäuden (siehe MEB 4/2006). Und wer hinein will in die Baracke, der muss erst einmal das 0,5 x 0,8 x 1 mm große Vorhängeschloss sprengen!

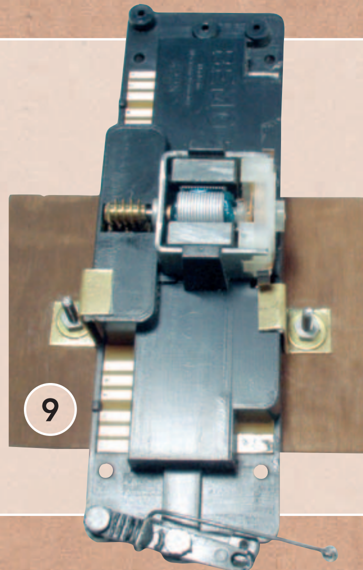
Hervorstechendes Merkmal des großen Güterschuppens ist das Fachwerk. →


Die Anfertigung einer detaillierten Zeichnung, hier die der Baracke, erleichtert später den Modellselbstbau ungemein.


Die Baracke hat zwei verschiedene Türen, die im Modell aus 1 mm dickem Sperrholz entstanden.



Bevor man sich an die Realisierung des Tor-Antriebes macht, sollten die Arbeiten am Mauerwerk beendet sein.



Die Befestigung des Antriebes erfolgt mit Messingwinkeln und M2-Schrauben.

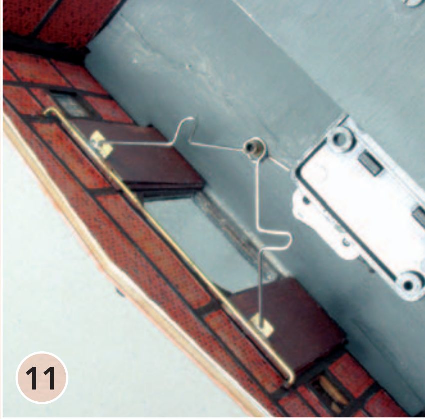


Aufbau der Torflügel: Die Evergreen-Platten mit Bretterstruktur zeigen nach außen, die 0,4-mm-Messing-Platten nach innen.

Da ich mit dem Aufkleben dünner Holzleisten auf die Mauerwerksplatten als Fachwerkimitation schlechte Erfahrungen gemacht hatte, beschloss ich, ein halbwegs echtes Fachwerk darzustellen. Auf die 1,5 mm dicken Grundplatten aus Polystyrol wird die Gebälknachbildung aus 0,5 mm dickem Sperrholz aufgeklebt. Dabei ist die Maserung zu beachten, da die beiden Schichten rechtwinklig gesperrt sind! Die sich nun offen darbietenden Fächer werden genau vermessen und mit 0,5 mm dicken Mauerwerksplatten ausgefüllt. Das hört sich komplizierter an, als es ist. Nach Anfertigung einer genauen Zeichnung und der Verwendung exakt zugeschnittener und verarbeiteter Holzstreifen sind kaum Ungenauigkeiten erkennbar. Trotzdem habe ich von der Zeichnung eine 1:1-Kopie angefertigt und daraus jedes Feld ausgeschnitten, ehe ich es als Schablone für die Mauerwerksnachbildung verwendete. Damit sind geringfügige Ungenauigkeiten erkenn- und bereits beim Zuschnitt vermeidbar. Die Fenster erhalten wie beim Vorbild Schutzgitter beziehungsweise eine Bretterverblendung.

Mit 360 cm² Fläche ist der Güterschuppen in Schönheide-Süd das zweitgrößte Bauwerk, das im Eigenbau anzufertigen ist. Wie schon beim Empfangsgebäude ist auch beim Güterschuppen das mit

Ordnung muss sein: Nur durch die Bahnsteig-Sperre dürfen die H0-Fahrgäste zu den Zügen im Bahnhof Wilzschhaus streben.



Die Schleifen in den Stahlstangen dienen der Justierung. Günstig ist eine Schubwinkelneigung von 30 Grad bei geschlossenen Toren.



Nach gelungener Justierung schließen die Tore spaltfrei. Die Tür wird oben durch Draht und unten durch eine Fuge im Boden sicher geführt.



Mit Rocos R10 wird der korrekte Standort des Schuppens ermittelt. Die Märklin-C-Gleise am linken Bildrand sind noch nicht eingebettet.

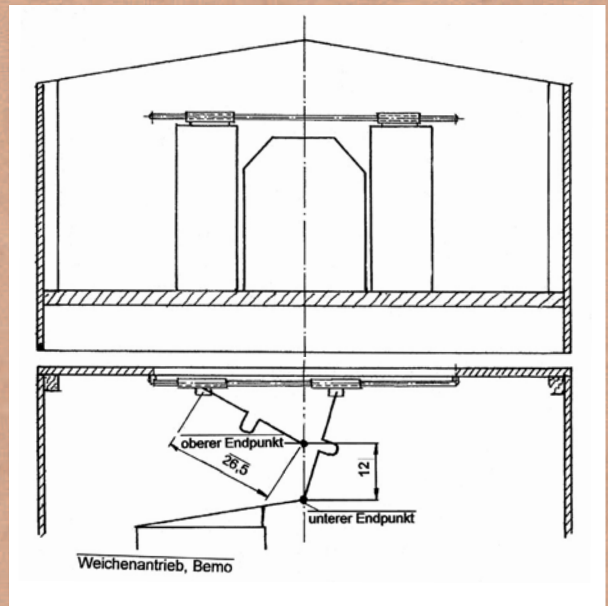
Pappe gedeckte Dach abnehmbar ausgeführt. Einmal wegen der Zugänglichkeit zur Beleuchtung und dem Torantrieb, andererseits zum Einbau der geplanten Inneneinrichtung. Soweit bei der Aufklärung am Original erkennbar, befindet sich wahrscheinlich über dem Büro ein Schornstein und am Firstende Richtung Bahnsteig eine Uhr. Ob die aus Beton gegossenen Rampen authentisch sind, konnte ich nicht herausfinden. Sie zeigen sich jedenfalls aus heutiger Sicht so, wie sie nachgebaut wurden.

Seit Beginn der Arbeiten am Güterschuppen stand die Frage im Raum: Sollen die Tore beweglich sein? Nachdem diese Frage mit „Ja" beantwortet wurde, galt es, eine zuverlässige und unkomplizierte Mechanik für das gewünschte Prozedere zu finden. „Na, dann schiebe doch die Tore auf", meinte meine Frau Doris im Vorübergehen.

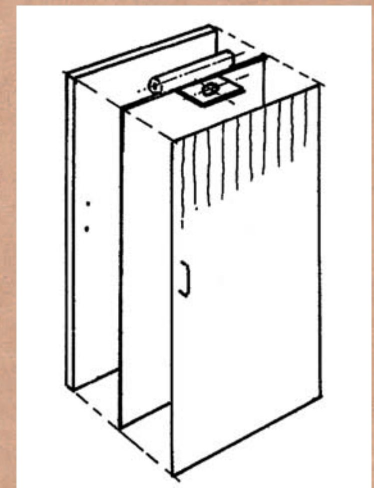
Was für eine gute Idee! Ein elektromotorischer Weichenantrieb sorgt für die nötige Schubbewegung und zwei Stahldrähte übertragen diese Bewegung auf die Anlenkpunkte in der Mitte der beiden Torflügel. Diese hängen mittels zweier Rohrhülsen (Durchmesser 1 x 1,5 mm) an einer Messingstange (Durchmesser 1 mm). Damit die Anlenkpunkte stabil und die Torflügel gewichtig bleiben, besteht das Innenleben der Flügel aus zwei 0,5 mm dicken Messingplatten, an denen die Führungshülsen und die Anlenkwinkel festgelötet sind. Fehlt nur noch ein Tropfen Öl auf die Tragestange und das Sesam öffnet sich ruhig und gleichmäßig.

Anmerkung: Um Antriebe zu sparen, werden die Seitentore des Schuppens paarweise überkreuz (Regelspur-Nord/Schmalspur-Süd und umgekehrt) auf dieselbe Weise geöffnet und geschlossen. Diese Abhängigkeiten fallen überhaupt nicht auf.

Georg Kerber



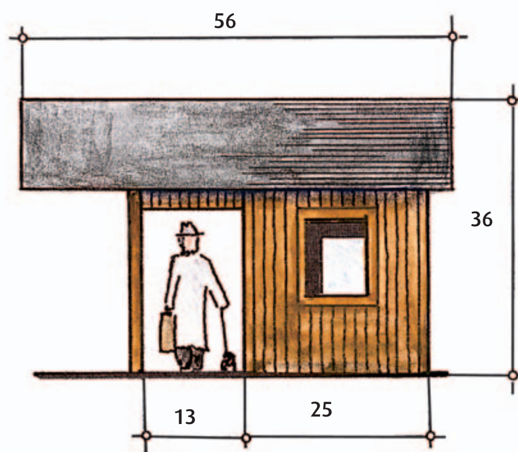
Die Torbewegung übernimmt ein Weichenantrieb von Bemo. Der Stellhebel wurde mit einem 1-mm-Stahldraht so verlängert, dass ein Stellweg von 12 mm zurückgelegt wird.



Tragendes Element der beiden Torflügel ist die 0,4 mm starke Messingplatte mit Stellwinkel und angelötetem Führungsröhrchen.

Fotos, Zeichnungen: G. Kerber





Die Bahnsteig-Sperre entsteht aus mit 0,5 mm starken Holzstreifen beklebten Polystyrol-Platten. Die Dachpappenimitation besteht aus Papierstreifen.

BASTELTIPPS

Abstand halten, Teil 2

Auf Basis von Gewindestangen lässt sich eine Lehre für Parallelgleis-Abstände bauen.

■ Nach einer einfachen Lehre für H0 folgt eine etwas aufwendigere, aber auch vielseitigere für N-Bahner. Selbstverständlich lässt sich die Montagehilfe auch an andere Baugrößen anpassen. Als Material benötigt man Aluminiumwinkelprofile mit den Schenkellängen 20 x 10 mm, eine Gewindestange M5 und acht M5-Muttern. Die Aluminiumprofile werden auf die benötigte Länge abgesägt. Als gutes Maß für N können 150 mm bei geraden und 10 bis 15 mm bei gebogenen Gleisen gelten. Anschließend feilt oder fräst man die schmalen Schenkel auf eine Breite von 9 mm, so dass sie sich mit leichtem Druck ins Gleis setzen lassen. In die breiten Schenkel bohrt man mittig je ein Loch mit 5,2 mm Durchmesser. Die Gewindestangen sind so abzulängen, dass der größte in Frage kommende Gleismittenabstand einstellbar ist. Jeweils zwei Muttern nehmen nun die Schenkel in die Mitte. Den genauen Abstand kann man mit einem Messschieber einstellen.

Georg Stumm

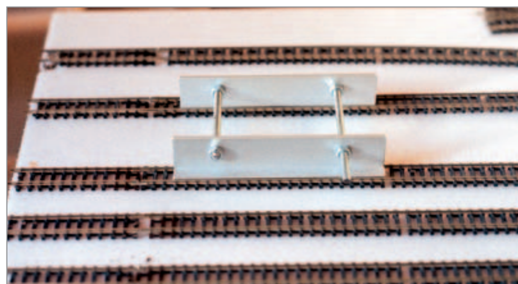


Foto: G. Stumm

Die variable Abstandslehre erleichtert den Gleisbau.

Sesam, öffne dich!

Rocos V 100 zeigt sich schamhaft. Bei der Abnahme des Führerhauses hilft ein Trick.

■ Rocos H0-V 100 besitzt trotz aller Schönheit einen entscheidenden Nachteil: Fallen Wartungsarbeiten an, gestaltet sich die Gehäuseabnahme stets fummelig. Das muss aber nicht sein, zumindest nicht öfter als ein einziges Mal. Zur ersten Abnahme des aufgeklipsten Führerhauses, welches die eigentlichen Gehäuseschrauben verbirgt, sollte man aber keinesfalls einen Schraubendreher benutzen, da auf diese Weise Beschädigungen unvermeidbar wären. Viel besser eignet sich hierfür beispielsweise ein schmales Gitarrenplektrum, erhältlich im Musikinstrumentenhandel. Ist das Geduldsspiel der Erstöffnung dann schließlich geglückt, können auf beiden Lokseiten jeweils im Bereich neben dem Tank von oben 1-mm-Bohrungen durch den Rahmen gesetzt werden. Diese unauffälligen Löcher werden direkt an der Kante des verschraubten Motorvorbauten-Kunststoffteils im Winkel von etwa 30 Grad schräg zur Lokmitte hin gebohrt. Da das Führerhaus diesen Rahmenbereich abdeckt, sind die Löcher vollkommen unsichtbar. Die weiteren Abnahmen des Führerhauses gelingen dann allerdings problemlos und ohne jede Beschädigungsgefahr: Durch die Bohrungen können die Führerhauswände fortan mittels von unten eingeführter Drahtstücke ganz einfach von innen nach außen gespreizt und das Gehäuse abgehoben werden.

Michael Robert Gauß



Mit sanftem Druck auf die Drähte lässt sich das Führerhaus abhebeln.



Fotos (2): M. R. Gauß

Die Öffnungen des Schachtes liegen im nicht sichtbaren Bereich.

Antriebs-Schlauch

Der als Antriebs-Welle dienende Schlauch bei Arnold-Modellen wird ersetzt.

Fotos (2): J. Hölzer



Mit etwas Farbe tarnt man die Welle.

■ Wenn der Verbindungsschlauch zwischen Lok und Tender bei alten Arnold-N-Schlepptenderloks reißt, ist guter Rat teuer, weil kaum noch Ersatzteile im Umlauf sind. Als Lösung beschafft man sich ein Stück 0,75-mm-Elektrokabel aus dem Kfz-Bereich, zieht die Isolierung ab, kürzt diese auf das benötigte Maß und schiebt diese auf die beiden Wellenenden der Lok. Nun hat man eine stabile und doch flexible Verbindung zwischen beiden Lokteilen.

Jan Hölzer



Vom Kabel braucht man lediglich die Isolierung.

Gutes Geld für Ihren Tipp



Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns als E-Mail oder per Post – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal sind ein gutes Digitalbild oder Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie für Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag.

Die Adresse: **MEB-Verlag GmbH, MODELLEISENBAHNER, Stichwort: Basteltipps, Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de**



Tillig hat die Zeuke-Nohab überarbeitet und bietet zuerst den Kartoffelkäfer aus Luxemburg für alle TT-Freunde an.

Es gibt sie wieder!

Das können die TT-Fans der Nohab-Loks ausrufen, denn Tillig hat sich der legendären Rundnasen erbarmt und präsentiert ein technisch überholtes Modell zuerst als Reihe 1600 der CFL. Diese Version gab es zu Zeuke-/BTTB-Zeiten nicht.

Das Gehäuse wurde im Wesentlichen übernommen, aber behutsam aufgewertet. Die Fenster sind einzeln eingesetzt und haben die Andeutung von Rahmen erhalten (die man aber besser dunkel statt silbern hätte absetzen sollen). Auch Beschriftung und Bedruckung entsprechen heutigen Anforderungen. Zudem liegen Zurüstteile zur Vervollkommnung des Fahrwerkes bei.

Wenn auch gegen die Verwendung älterer Gehäuse per se nichts einzuwenden ist, zumal das von Zeuke 1969 maßstäblich war: Gerade bei der TT-Nohab hätte sich eine Überarbeitung gelohnt. Die Frontfensterkrümmung hat einen sichtbaren Knick, der die Lok eher wie die US-Originale von GM als wie die europäische Nohab-Adaption aussehen lässt. Außerdem ist das obere Spitzenlicht beim Vorbild deutlich kleiner, auch hatten die 1600 breite, fast rechteckige Puffer.

Knick in der Optik: Die unrunden Fenster des Zeuke-Originals blieben. Vorbildlich sind dagegen Farbgebung und Beschriftung.

Das Fahrwerk ist samt Antrieb neu konstruiert worden. Vier von sechs Achsen sind angetrieben, je zwei Räder sind mit Haftreifen versehen. Der mittig angeordnete Flachmotor gibt seine Kraft über Kardanwellen und Schnecke-Stirnrad-Getriebe weiter. Für Digitalbetrieb erhielt das Modell eine Schnittstelle nach NEM 651. Das Fahrverhalten gibt zu keinem Anlass zur Kritik …

Die Erinnerung an die schweren Kolosse der Baureihe 44 hält Märklin wach – mit einem anspruchsvollen Modell im Maßstab 1:32.

Jumbo

Freunde der Königsspur müssen auf das Erlebnis einer DB-44 (siehe Titelbeitrag) nicht verzichten. Märklin bietet seit Dezember 2005 das Modell der 44 333 an, wenn sie auch eine Regensburger Maschine als Vorbild hat.

Der Eindruck der bulligen Kraftpakete ist gut getroffen, die Detaillierung für ein Fahr-Modell in Ordnung. Vielleicht hätte man beim Führerstand etwas mehr bieten, insbesondere einige Instrumente farblich absetzen können.

Das 5,4 Kilogramm schwere Modell ist mit vier Schrauben auf einem Sockel befestigt. Es lässt sich allein lösen, wenn man es in der Packung auf den Kopf stellt und nach dem Lösen der Schrauben Tender sowie Lok entnimmt. Zum Herstellen der Betriebsbereitschaft ist der Stecker vom Tender mit der Lok zu verbinden und die Deichsel der Lok im Tender einzurasten. Ähnlich wie die 01 (siehe MEB 7/2004) hat auch die 44 verschiedene Abstände Lok – Tender. Für das Befahren des Mindestradius von 1020 Millimetern ist der weitere, vom Hersteller als Standard vorgesehene Abstand zu wählen.

Die Lok kann mit Gleich- und Wechselstrom sowie ana-

Auf einen Blick

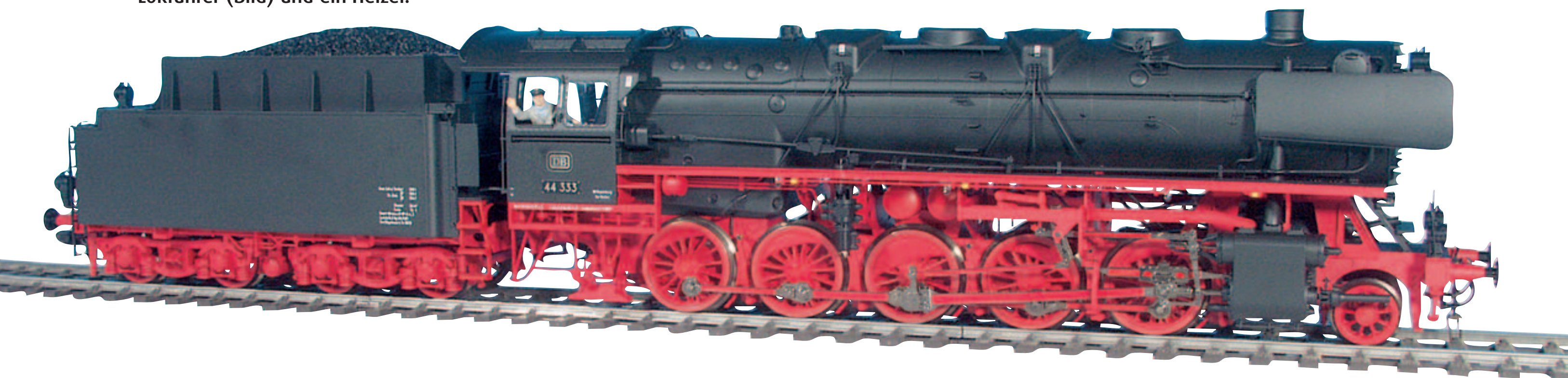
PRO Sehr guter Gesamteindruck; Maßstäblichkeit; für Fahrmodell gute Details; Fahrverhalten; viele Funktionen

KONTRA Eingeschränkte Funktionalität mit Control-Unit und Mobile-Station

PREIS 2599 Euro (Empfehlung)

URTEILE ■ ■ ■ ■

Über stattliche 71 Zentimeter ist das Spur-I-Kraftpaket lang. Zur Ausstattung gehören auch ein Lokführer (Bild) und ein Heizer.



Steckbrief

- V/max bei 12 V 165 km/h
- V/max Vorbild (133 km/h) bei 9,4 V
- Auslauf aus V/max 121 mm
- Auslauf aus V/Vorbild 76 mm
- Anfahren bei 2,2 V, ‹ 5 km/h
- Kriechen bei 1,9 V, ‹ 5 km/h
- Zugkraft Ebene 24 g
- Zugkraft Steigung 3% 20 g
- Zugkraft Steigung 8% 17 g
- Hersteller: Tillig
- ***Vertrieb:*** Über Fachhandel
- ***Nenngröße, Spur:*** TT, 12 mm
- ***Katalognummer:*** 02534

ner Kritik Anlass. Mit umgerechneten 165 km/h ist die TT-1600 bequem im Rahmen der NEM: Bei 133 km/h Vorbild-Höchstgeschwindigkeit und 50 Prozent Zuschlag für TT dürfte sie bis 199,5 km/h aufdrehen. Bei 2,2 Volt fährt die Lok äußerst langsam an. Auch der Auslauf kann sich mit 121 (aus 12 Volt) und 76 Millimetern (aus der umgerechneten Vorbild-Höchstgeschwindigkeit) sehen lassen.

Die Zugkraft ist ebenfalls ausreichend, zwölf vierachsige Wagen in der Ebene sind auch für größere Anlagen genug .

Bereits lieferbar ist die vorgestellte CFL-Variante. Als nächste ist die M 61 der MÁV angekündigt, weitere Varianten sind in Planung. Für das trotz gewisser Schwächen am Gehäuse insgesamt gute Modell geht ein Preis von zirka 120 Euro in Ordnung. *Henning Bösherz*

Auf einen Blick

PRO Gute Farbgebung; sehr gute Beschriftung; Fahreigenschaften; Zurüstteile; Varianten (z.T. in Vorbereitung)

KONTRA Frontfenster (Form und Rahmen); mittiges Spitzenlicht; Puffer

PREIS 120 Euro (Zirkapreis)

URTEILE ☒ ☒ ☒

Frisch auf zu neuen Taten! Die optisch und vor allem technisch auf den jüngsten Stand gebrachte Nohab lässt viele TT-Fans jubeln.



Steckbrief

- V/max höchste FS 73 km/h
- V mittlere FS 25 km/h
- V/Anfahren 2 km/h
- ***maximale Spannung:*** 18 V
- ***Stromsystem:*** Gleich- oder Wechselstrom
- ***Kleinster befahrbarer Radius:*** 1020 mm
- ***Hersteller:*** Märklin, Göppingen
- ***Katalognummer:*** 55440
- ***Nenngröße, Spur:*** I/45 mm

log und digtial betrieben werden. Für die Probefahrt kam ein Gleichstromtransformator mit 18 Volt Ausgangsspannung zum Einsatz. Die Lok erkennt das verwendete Stromsystem.

Und damit hinein ins Fahrvergnügen! Das typische Drei-Zylinder-Stampfen darf man als gekonnt umgesetzt beschreiben. Natürlich ist bei den Dimensionen eines Spur-I-Modells auch eine andere Soundqualität möglich, als dies bei H0- oder noch kleineren Modellen der Fall ist. Die Geschwindigkeitswerte sind vorbildlich: In der maximalen Fahrstufe wurden 73 km/h gemessen (Vorbild-Höchstwert 80 km/h), in der Hälfte der Skala sind es 25 km/h. Das Anfahren geschieht mit umgerechnet 2 km/h.

Von Haus aus ist außer dem Lokomotivgeräusch auch das Spitzen- oder Schlusslicht geschaltet, es kann aber deaktiviert werden. Während mit der Control-Unit noch die Tender-Kupplung (f4) und die Lokpfeife betätigt (f3) sowie Rauch erzeugt werden kann (f1), bietet der Betrieb mit der Mobile-Station zusätzliche Schmäckerchen (siehe Kasten), von denen die integrierte Fahrwerksbeleuchtung sicher ein besonderer Clou ist.

Die volle Vielfalt digitaler Funktionen wird mit der Central-Station erreicht (vergleiche Kasten). Es ist Ansichtssache, ob es legitim ist, für ein neues Modell auch die aktuellste Steuerung vorauszusetzen. Man kann Märklin zugute halten, dass die Central-Station ja eigens für ein Maximum an Funktionalität entwickelt wurde und man dies gleich für die 44 umsetzt.

Als solides Fahrmodell wird Märklins 44 sicher ihre Freunde finden. Die sollten schon mal zirka 2600 Euro beiseite legen. *Henning Bösherz*



Wuchtig sind sie, die Loks der Baureihe 44. Das Innentriebwerk ist lediglich angedeutet und bewegt sich nicht.

Digitalfunktionen

Mit Control-Unit:
Licht, Rauch, Betriebsgeräusch, Telex-Kupplung Tender, Lokpfeife

Zusätzlich mit Mobile- und Central-Station:
Fahrwerksbeleuchtung; Rangiergang; Geräusche Luftpumpe, Rangierpfeife

Nur mit Central-Station:
Geräusche Dampfablassen, Kohle schaufeln, Schüttelrost; Bremsenquietschen aus

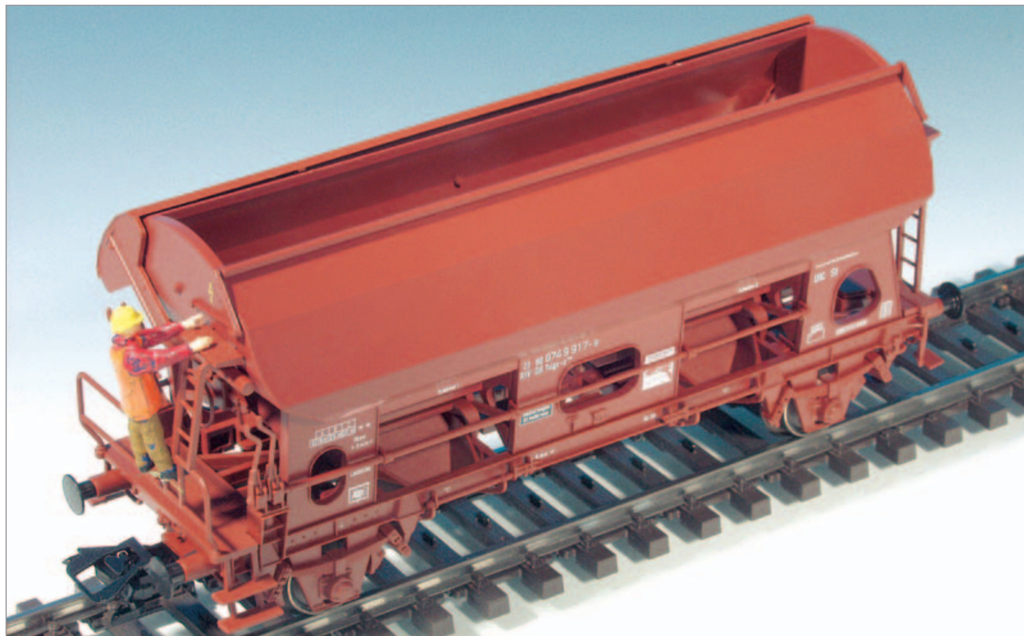
Für nässeempfindliche Schüttgüter steht Märklins Tdgs-z930 in H0 bereit.

Auf und zu

Parallel zu den Schüttgut-Selbstentladewagen Otmm70 entwickelte die DB die mit Schwenkdach versehenen Ktmmvs69. Märklin stellt den Tdgs-z930 (Art.-Nr. 46301) als braunen Epoche-V-Wagen vor.

Neben der stimmigen Form gefallen vor allem die zahlreichen separat angesetzten Teile, die dem Waggon ein filigranes Aussehen geben. Trotzdem vertragen auch die dünneren Teile durchaus ein handfestes Zupacken. Auch der Fahrgestell-Bereich mit freistehend ausgeführter Bremsanlage und dünnen Achslager-Blechen fällt angenehm auf. Dagegen wirken die serienmäßigen Wechselstrom-Radsätze geradezu grobschlächtig. Als Tdgs-z mit der gewählten Betriebsnummer sollte der Wagen allerdings Parabelfedern haben. Etwas vereinfacht fiel der Bereich um die Bremsumstell-Hebel aus. Märklin-typisch sorgfältig wurde die konturenscharfe und gut deckende Beschriftung ausgeführt. Selbstverständlich lässt sich das Dach öffnen, um Beladeszenen zu simulieren. Das Nebengattungszeichen „z“ deutet darauf hin, dass der Wagen universell, das heißt, auch beispielsweise zum Erztransport eingesetzt werden darf.

Etwa 30 Euro muss man für den Wagen anlegen. Das ist ein fairer Preis für ein fein detailliertes, voll zugerüstetes H0-Modell. *Jochen Frickel*



Nach der Öffnung des Schwenkdaches steigt der H0-Arbeiter die feinen Kunststoff-Leitern am Waggon hinauf.



Das Fahrgestell des Zweiachsers gefällt durch sorgfältige Gravuren.

Auf einen Blick

PRO Stimmige Proportionen; feine Detaillierung; schmale Achshalter; alle Teile ab Werk montiert; sorgfältige Bedruckung

KONTRA Falsche Federn

PREIS Etwa 30 Euro

URTEILE 4½ von 5



Im Rangierdienst dürfte das Bachmann-Modell auch wegen des günstigen Preises viele Liebhaber finden.

Für US-Anlagen rollt von Bachmann ein GE-70-Ton-Switcher in H0 an.

Rangier-Hobel

General Electric (GE) gehört zu den großen Triebfahrzeug-Herstellern in den USA. Aus einer Zeit, als sich GE noch weitgehend auf die Produktion von Lokkomponenten und Rangierloks beschränkte, stammt der 70-Ton-Switcher (1946 - 1958, 238 Exemplare). Dieser ging vorwiegend an Werksbahnen, doch auch die Southern Pacific und die Louisville & Nashville orderten einige Exemplare. Noch heute findet man diverse der mittlerweile etwa 50 Jahre alten Maschinen im Einsatz.

Bachmanns Modell trägt serienmäßig einen nicht mit Lastregelung ausgestatteten DCC-Digital-Decoder, der ab Werk auf 28 Fahrstufen eingestellt ist, aber auch mit 128 betrieben werden kann. Die Getriebe-Auslegung lässt feinfühlige Rangiermanöver ebenso zu wie flottere Streckenfahrten, letztere mit noch moderatem Geräuschniveau. Selbstverständlich lassen sich auch Adresse, Beschleunigung und Verzögerung verändern, was die Bedienungsanleitung verschweigt. Auch Analog-Bahner können bedenkenlos zu der Rangierlok greifen, da die Lok bereits bei 2,5 Volt mit umgerechnet 1 km/h anfährt, also ein großzügiger Regelbereich zur Verfügung steht. Ein Kraftprotz ist die Maschine nicht. In der Ebene zieht sie aber immerhin 13, in der Acht-Prozent-Steigung noch zwei vierachsige US-Güterwagen. Die LED-Beleuchtung wechselt mit der Fahrtrichtung und schimmert gelblich. Das unten offene Getriebe kann man mit einem Klebestreifen vor eindringendem Staub schützen.

Die Detaillierung lässt bis auf die fehlende Führerstandseinrichtung keine Gedanken an ein Billig-Modell aufkommen. Dazu trägt auch die konturenscharfe und gut deckende Lackierung bei.

Bei einem unverbindlich empfohlenen Preis von 49 Euro erhält man einen sehr guten Gegenwert. *Jochen Frickel*

Auf einen Blick

PRO Sorgfältige Detaillierung, Lackierung und Beschriftung; serienmäßiger Digital-Decoder; analog wie digital sehr gute Fahreigenschaften; günstiger Preis

KONTRA Unten offenes Getriebe

PREIS UVP: 49 Euro

URTEILE

Steckbrief

Analog
- V_{max} bei 12 V 93 km/h
- V_{max} Vorbild (77 km/h) bei 9,2 V

Digital
- V_{max} in Fs. 28 124 km/h
- V_{max} Vorbild (77 km/h) in Fs. 18
- Anfahren (Fs. 1) 5 km/h
- Zugkraft Ebene 23 g
- Zugkraft Steigung 3% 12 g
- Zugkraft Steigung 8% 7 g

- ***Hersteller:*** Bachmann, China
- ***Katalog-Nr.*** 60605
- ***Spurkranzhöhe:*** 0,58 mm

Soundmodul und Decoder vereint Uhlenbrock auf einer Platine.

Zusammenführung

Bislang führten Fahrdecoder und Sound-Modul bei Uhlenbrock ein getrenntes Leben. Die Verbindung übernahmen Kabel über die Susi-Schnittstelle. Nun vereinigen die Bottroper beide Bauteile auf einer Platine. Mit 29 x 15,7 x 5,7 mm ist der Decoder (Art.-Nr. 36420) ausreichend kompakt. Der 19 x 19 x 10 mm große Lautsprecher mit Metall-Membran will allerdings auch noch untergebracht werden. Sind die Platzverhältnisse erst geklärt, stöpselt man den Schnittstellenstecker des Decoders in die entsprechende Buchse der Lok, setzt das Gehäuse wieder auf und los geht der Spielspaß. Wer den Decoder gerne zwischen mehreren Loks tauschen will, sollte über die Anschaffung eines Sound-Ladeadapters für den PC nachdenken. Wer bereits einen besitzt, benötigt ein Verbindungskabel 31020, da Adapter und Modul jeweils Susi-Buchsen tragen.

Der Decoder lässt sich programmieren wie jeder andere Uhlenbrock-Decoder auch. Erfreulicherweise ist man jetzt dazu übergegangen, den Sound mit der Funktionstaste F1 zu schalten. Die vom Soundspezialisten Dietz entwickelte Ge-

---

Fein gestaltete Birken bietet Cornelia Langmesser als Bausatz an.

Birke filigran

Bamit die Begrünung den fein detaillierten Fahrzeugen nicht nachsteht, setzt man mit hochwertigen Bäumen Akzente.

Der Baum von Cornelia Langmesser möchte als Bausatz allerdings erarbeitet werden.

Auf einen Blick

PRO Vorbildgerechte Verästelung; stimmige Höhe; Laub für unterschiedliche Jahreszeiten käuflich

KONTRA Rindenstruktur

PREIS 13,95 (Drahtrohling), 17,20 (Laub)

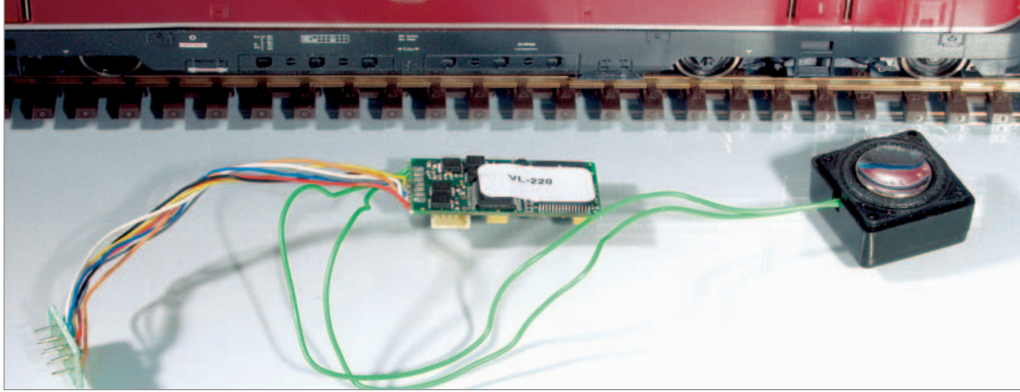
URTEILE

Der ohne Laub gelieferte Drahtrohling (Höhe 20 cm) ist aber bereits fertig geformt und koloriert. Die Begrünung übernimmt der Modellbahner. Langmesser-Modellwelt bietet Belaubung aus dem „MiniNatur"-Sortiment an. Selbst aus der Nähe sehen die Bäume sehr realistisch aus. Allerdings war im vorliegenden Fall die Rindenstruktur der Birke etwas grob gemalt. Da die Drahtrohlinge in Handarbeit entstehen, gleicht keiner dem anderen. Eine Laub-Packung reicht mit etwas Übung für einen Baum, es werden aber auch Großpackungen angeboten. Verschnitt muss nicht weggeworfen werden. Daraus entstehen Efeu, Bodendecker oder kleine Büsche. Damit man die Belaubung exakt auf die Jahreszeit der Anlage abstimmen kann, bietet Langmesser die Ausführungen Frühling, Sommer (Bild), Frühherbst und Spätherbst an.

Ein Baumrohling kostet bei Langmesser-Modellwelt (Am Schronhof 11, 47877 Willich, Tel. 02156/ 109389, Fax 02156/ 109391, Internet: www.langmesser-modellwelt.de) 13,95 Euro. Für die Belaubung sind weitere 17,20 Euro fällig. Viel Geld? Klar, aber warum soll man nicht auch Bäumen auf Anhieb ansehen, welches Vorbild Pate stand? *Jochen Frickel*



Vorbildgerechte Form und Höhe (für H0) machen die Birke von Cornelia Langmesser zu einem Highlight auf der Anlage.



Der Raum in Rocos V 200 ist zwar nicht überreichlich vorhanden. Beim Verzicht auf eine Führerstandseinrichtung findet der Lautsprecher aber Platz.

räuschkulisse überzeugt, allerdings steigt mit der Größe des Lautsprechers der Wohlklang. Mit einem unverbindlich empfohlenen Preis von 109 Euro liegt der Decoder exakt auf dem Niveau von jeweils einzeln gekauftem Decoder und bespieltem Soundmodul. Diese sind weiterhin erhältlich. Eine gute Wahl trifft er in jedem Fall. *Jochen Frickel*

Auf einen Blick

PRO Überzeugender Sound; einfacher Einbau; kompakte Abmessungen

KONTRA Mit mitgeliefertem Lautsprecher etwas leise

PREIS UVP 109 Euro

URTEILE ■ ■ ■ ■

Kleinste Ölmengen an die Sollstelle zu bringen, verspricht der Präzisionsölstift Lubristyl von Neoval.

Fine Pipeline

Einen nützlichen Helfer bietet die Firma Neoval aus der Schweiz an: Der Präzisionsöler Lubristyl sieht aus wie ein Füller – und ähnlich einfach ist seine Handhabung. Der Hersteller verspricht, dass eine beliebig dosierbare Menge durch leichten Druck abgegeben werden kann. Das funktioniert auch ganz gut. Nur mit dem versprochenen Aufsaugen ist das so eine Sache: Zwar zieht der Behälter tatsächlich Öl wieder zurück. Dennoch läuft Öl beim übersandten Probeexemplar von selbst aus, wenn auch in geringen Mengen. Deshalb ist es empfehlenswert, immer die durchsichtige Schutzkappe aufzustecken, wenn der Öler nicht in Benutzung ist! Mit einem Saugvorgang sollte man das Ölen auch beenden.

Das Öl hat eine sehr gute Kriechfähigkeit, so dass die Abgabe sehr einfach ist, da die Verteilung praktisch von selbst erfolgt. Und natürlich achtet der Modellbahner darauf, wirklich nur so viel Öl wie nötig abzugeben.

Der Öler ist nachfüllbar. Nicht alle deutschen Importeure bieten das originale „Neoval-Oil Rubin G-8“ an. Es kann beim Schweizer Hersteller zusammen mit dem Ölstift in 35-Milliliter-Kissen bestellt werden.

Der Öler selbst kann über den „MoWeBe Shop“ (nur online, www.mowebe.de, E-Mail home@mowebe.de), Atlatus-Waffen (www.atlatus. de, Tel. 07621 - 1629500) oder den Hersteller bezogen werden: Neoval Oil AG, Homelstrasse 21, CH-4114 Hofstetten, Tel. (0041 61) 7359777, www.neoval.ch.

Henning Bösherz

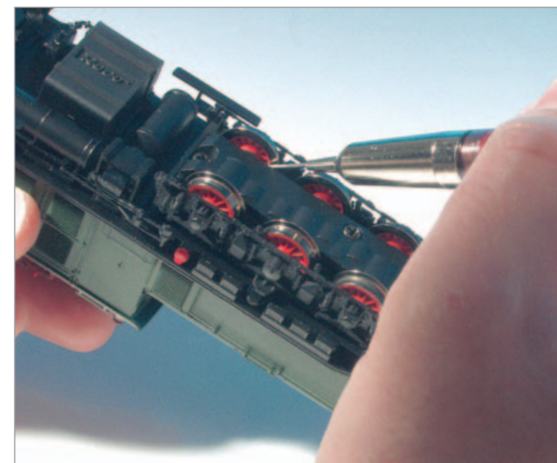
Auf einen Blick

PRO Einfache und bequeme Handhabung; präzise Dosierung; gute Kriechfähigkeit des Öls

KONTRA Neigt zum Auslaufen; Nachfüll-Öl nicht einfach beschaffbar

PREIS 12,50 Euro

URTEILE ■ ■ ▲



Leicht zu handhaben, präzise zu dosieren: Der Ölstift ist für einen großen Fahrzeugpark oder häufiges Arbeiten eine Erleichterung.

Unsere Bewertung

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

Der auch roter Brummer genannte Schienenbus VT98 rollt als H0-Modell von Märklin für die Epoche IV an.

Frühlings-Erwachen

Im Gegensatz zum Schienenbus sind die Blumen noch nicht ganz erblüht.



„Ach wie schön ist doch der Frühling", möchte man ausrufen. Draußen wird es endlich so warm, dass man einfach Lust bekommt, dem Modellbau an der frischen Luft zu frönen. Letztere ist auch wieder mit Summen und Brummen erfüllt. Einen besonderen Brummer gibt es jetzt mit dem VT98 (in der vorgestellten Epoche-IV-Ausführung als 798 bezeichnet) von Märklin beim Fachhändler.

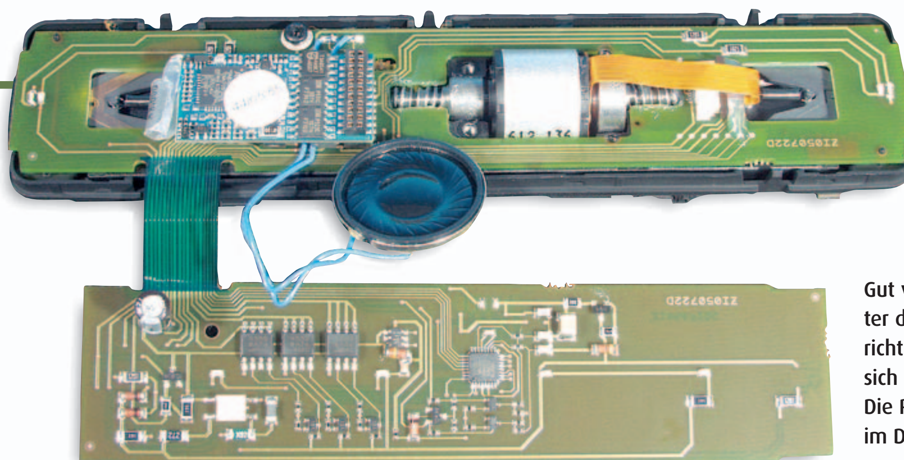
Schon auf den ersten Blick sieht das unscheinbare H0-Modell gelungen aus. Und auch Vergleichen mit Vorbild-Fotos hält der VT98 stand. Die zahlreichen Nietenreihen finden sich auch am Modell, wobei Motor- und Steuerwagen selbstverständlich unterschiedliche Aufbauten erhielten. Neben den vierflügligen Drehfalttüren am Dienstabteil des Steuerwagens wurde auch die korrekte Lage der diagonalen Verstärkungen dargestellt. Wer seinen Schienenbus mit den beiliegenden Schlauchimitationen ausstatten möchte, sollte diese mit Klebstoff fixieren, da sie recht locker in den Bohrungen sitzen. Unkonventionell lösten die Göppinger die Gravur der Stirnfenster-Stege. Die gerundenten Ecken sind Teil des Metall-Gehäuses, der gerade Steg ist an den transparenten Einsätzen farblich abgesetzt. Ganz perfekt ist diese Lösung sicher nicht, was aber nur bei näherem Hinsehen auffällt. Das gewählte Blau der Inneneinrichtung kommt dem der Originale nahe. Da die Einrichtung des Führerplatzes ein separates Teil ist, hätte man es durchaus in einem Holzfarbton spritzen können. Beim Blick durch die großzügige Verglasung fällt die wegen der kompakten Antriebstechnik recht tiefgezogene Inneneinrichtung des Motorwagens auf. Noch besser steht da freilich der antriebslose Steuerwagen da. Im Triebwagen wird ein weitgehend freier Durchblick durch die Seitenscheiben gewährt. Bei der Sound-Version sitzt allerdings im Bereich vor der Toilette der Lautsprecher, von dem der Modellbahner den Blick durch das Einkleben einiger entbeinter Fahrgäste ablenken sollte. Dabei kann man auch gleich einen Triebwagenführer oder eine -führerin, schließlich gab es solche in der Epoche IV schon, einkleben. Besonders beim Nachtbetrieb fallen solche Verbesserungen auf, da Trieb- wie Steuerwagen serienmäßig eine schön wirkende Innenbeleuchtung in LED-Technik aufweisen. Die Phase überträgt eine einpolige Kuppelstange vom Trieb- zum Steuerwagen, die Masse nimmt letzterer selbst von vier Punkten auf. Den oben auf der Kuppelstange liegenden Kontaktstreifen sollte der Modellbahner einfach mit etwas schwarzer Farbe tar- →



Die Stirnseiten geben die Form der Originale sehr gut wieder.



Annähernd maßstäbliche Niete und eine sehr gute Bedruckungsqualität registriert man an den Seitenwänden.



nen. Im Digital-Betrieb erfreut die Möglichkeit, die rückseitige Spitzenbeleuchtung des Triebwagens stillzulegen und so für ein vorbildgetreues Signalbild zu sorgen. Wenn der Triebwagen dagegen solo unterwegs ist, schaltet man das Spitzenlicht einfach wieder zu. Die LED-Beleuchtung schimmert leicht gelblich. Wegen der tiefer sitzenden Kurzkupplungskulisse darf man keine normalen Kupplungen verwenden, um beispielsweise weitere Wagen anzuhängen. Wer sich nicht scheut, von Hand an- und abzukuppeln, kann bei FSB (Tel. 02 34/49 74 79) Trix-Express-Kupplungshaken (Art.-Nr. 2013) kaufen.

Gut versteckt unter der Inneneinrichtung findet sich der Antrieb. Die Platine sitzt im Dachbereich.

Zunächst liefert Märklin zwei Digital-Versionen des 798 aus. Die bezüglich der unverbindlichen Preisempfehlung um 50 Euro teurere Garnitur weist einen Decoder mit Sound-Funktion auf. Dem Tester machte der VT 98 mit Sound mehr Spaß als ohne, was die Mehrkosten aufwiegt. Bei beiden Betriebsarten erfreut die Laufruhe des Antriebes. Der Decoder ist auf 128 Fahrstufen voreingestellt. Beim Betrieb mit der Central-Station erfolgt aber zwischen der 120. und 128. Fahrstufe kein weiterer Geschwindigkeitszuwachs. Die gewählte Abstimmung mit großem Langsamfahrbereich ist beim Betrieb mit Zentralen wie Central- oder Mobile-Station etwas lästig, da man für eine Geschwindigkeit von 30 km/h zur 50. Fahrstufe kurbeln muss. Besitzer der Central-Station können besonders einfach eine sinnvolle lineare Geschwindigkeitsentwicklung einstellen. Wer mit einer nicht Mfx-fähigen Zentrale fährt, muss sich mit 14 Motorola-Fahrstufen bescheiden.

Die Fahreigenschaften sind ohne Fehl und Tadel, was auch an der Dreipunkt-Lagerung des VT-Fahrwerks liegt. Trotzdem sollte man auf saubere Schie-

Mess- und Datenblatt



798 + 998 der DB von Märklin in H0

Steckbrief

Hersteller: Märklin, Göppingen
Bezeichnung: 798 716 und 998 604 der Deutschen Bundesbahn
Nenngröße/Spur: H0/16,5 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2005/2006
Epoche: IV
Katalognummer: 39980
Im Handel seit: April 2006
Andere Ausführungen: Mfx-Version ohne Sound
Gehäuse: Metall
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Gewicht: VT: 257 g, VS: 123 g
Kleinster befahrener Radius: 360 mm
Kupplung: Kulissengeführte KK-Schächte beidseitig, Verbindung durch Kuppelstange
Normen: NEM, CE
Preis: UVP 349 Euro (Die Ladenpreise können durch individuelle Kalkulation abweichen)

Mechanik

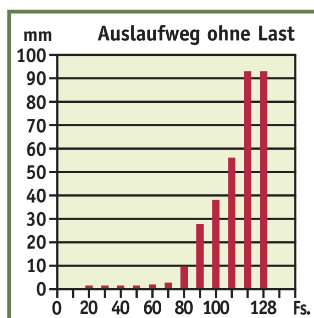
Kraftübertragung: Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf beide Achsen des Triebwagens
Schwungmasse: Eine
Haftreifen: Einer
Zugkraft: Ebene: 43 Gramm (Zug mit 24 Achsen)
3 % Steigung: 36 Gramm (Zug mit 18 Achsen)
8 % Steigung: 24 Gramm (Zug mit 12 Achsen)

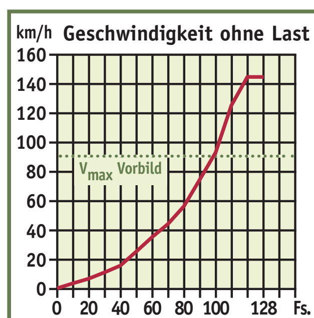
Elektrik

Stromsystem: Dreileiter-Wechselstrom, Mfx-Digital
Nennspannung: 16 Volt
Steuerungssystem: Mfx-Digital
Decoder: Mfx, Motorola, Delta, analog. Motorola-Adresse 60; 14, 128 Fahrstufen; Sound (u. a. Dieselmotor); Licht + 8 Sonderfunktionen
Stromabnahme: Über Mittelschleifer, Masse über Räder
Motor: C-Sinus-Motor
Beleuchtung: Lichtwechsel weiß/rot, Innenbeleuchtung, digital diverse Funktionen schaltbar
Digitale Schnittstelle: 24-polig

Service

Gehäusedemontage: Schraubendreher an einer Stirnseite zwischen Gehäuse und Fahrwerk stecken und Gehäuse abhebeln
Innenteile: Motor und Getriebe sind nach Abnahme des Gehäuses, Abschrauben der Platine und der Inneneinrichtung gut zugänglich
Zurüstteile: Bremsschläuche
Bedienungsanleitung: Mehrsprachige Bedienungsanleitung mit Wartungshinweisen
Verpackung: Kartonschachtel mit Kunststoff-Einsatz
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler





Fs. = Fahrstufe
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
V_{max}NEM = Zuschlag von 40 Prozent für H0

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer VT	13 950	160,3	160,8
Länge über Puffer VS	13 950	160,3	160,8
Achsstand VT	6 000	70	70
Raddurchmesser	900	10,3	10,4
Höhe über SO	3 300	37,9	38,2

Fahrwerte ohne Last	Fs.	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	1	2	–
V_{max}	128	147	92
V_{max}Vorbild	98	90	36
V_{max}NEM	112	126	55



Die kulissengeführte Kupplungsdeichsel trägt an der Oberseite einen Blechstreifen.

nen achten, da nur vier Räder, von denen eines mit Haftreifen bestückt ist, die Spannung abnehmen. Der Steuerwagen weist gefederte Achsen auf. Wie die Originale so ist auch das Modell in der Lage, weitere Wagen zu befördern. Selbst auf der Acht-Prozent-Rampe klettert der rote Brummer noch mit drei schweren Personenwagen bergwärts. Nicht unerwähnt sollte bleiben, dass der VT98 die Garnitur auch im Gefälle jederzeit zum Stehen bringt. Im Analog-Betrieb fährt der Schienenbus bei sieben Volt an und erreicht bei exakt 16 Volt 90 km/h.

Mit einem unverbindlich empfohlenen Preis von 349 Euro für den Zweiteiler mit Sound ist der Schienenbus kein Schnäppchen, angesichts der gelungenen Umsetzung ist der Preis aber noch vertretbar. Mit dem tollen Modell wird hoffentlich auch der Frühling im Traditionshaus Märklin eingeläutet. *Jochen Frickel*

Kommentar

Modelle haben immer auch etwas mit Emotionen zu tun. Zu diesen zählen auch Erinnerungen: An Fahrten im Schienenbus oder an Schulausflüge in Umbau-Wagen. Weder fuhr ich im Henschel-Wegmann-Zug zur Schule, noch erlebte ich jemals einen Zug, der mit einer 45 bespannt war. Diese Fahrzeuge finde ich – ganz emotionslos – interessant, ein Kaufgrund ist das für mich aber nicht. Doch den Schienenbus muss ich haben, denn ich weiß, wie er rumpelt, wie er klingt, wie er riecht. Ich freue mich auf weitere völlig normale Modelle, wie die „m“-Wagen und die E10, besonders, wenn sie so gut gemacht sind wie der Schienenbus.

yo

Von Sachsens Schnellzuglok XVIII H blieb leider keine erhalten. Die laufruhigen und formschönen Maschinen gibt es jetzt in einer Einmalserie in H0 von Gützold.

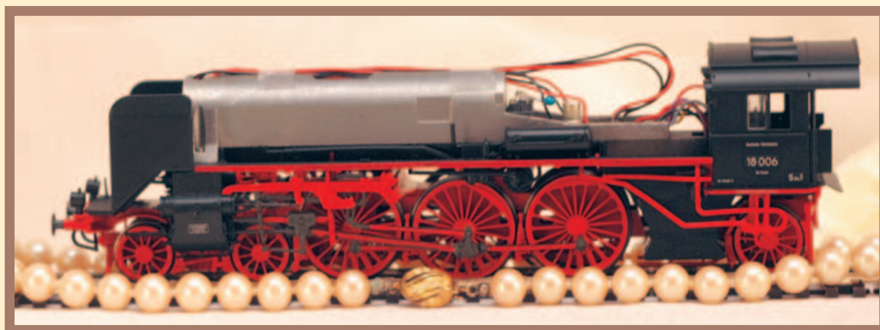
Die Elegante

Es gibt Lokomotiven, bei denen man es ganz besonders bedauert, dass kein einziges Exemplar der Nachwelt erhalten geblieben ist. Die DR, die nicht nur nach aktuellen Maßstäben einen geradezu vorbildlichen Bestand historischer Triebfahrzeuge anlegte, hatte sich für die „Sachsenstolz"-19 017 als Vertreterin der sächsischen Schnellzugdampfloks entschieden, und das war nachvollziehbar. Folge dieses Entscheids war gleichwohl, dass alle 18.0, die bis 1968 ihren Betrieb quittierten, bis 1973 (18 010) verschrottet wurden. Man kann sagen, dass das Vorbild nicht nur im Schatten der „Sachsenstolz"-19.0 stand, sondern ebenso unscheinbar neben den 18-Schwesterloks wie der bayr. S 3/6 oder der bad. IV h. Zu Unrecht, denn die 18.0 liefen zuverlässig in allen Diensten! Mehr zum Vorbild lesen Sie im Beitrag auf den Seiten 30/31.

Gützold liefert jetzt als einmalige Serie ein H0-Modell der 18 006. Damit sind außer der bad. IVf alle Varianten der BR 18 als Großserienmodell erhältlich. Auf Anhieb überzeugen die beim Vorbild gelungenen Proportionen, die auch dem Modell Eleganz geben. Außerdem fallen die ausgezeichnete Qualität des Formenbaus und der Detaillierung auf. Viele Leitungen, die Pumpen, Zusatzluftbehälter und Griffstangen sind einzeln angebracht, ebenso der Zentralverschluss an der Rauchkammer und das Loknummernschild an der Spitze! Die Filigranität erreicht ein Niveau, wie man es sonst von Kleinserien gewohnt ist. Beim Kessel ist auch die konische Form zu erkennen, genau an der Stelle, an der der Stehkessel an den Langkessel anschließt.

Hervorzuheben ist auch die Qualität des Fahrwerkes. Natürlich hat Gützold hier mit der 19.0 erstklassige Entwicklungsarbeit geleistet, von der nun die kleinere Schwesterlok profitiert, denn sie haben beide denselben Treibraddurchmesser von 1905 Millimetern. Der Radstand ist bei der 18.0 etwas größer (2050 zu 2000 Millimeter). Der Rahmen ist aus Kunststoff, ebenso das Gestänge, das aber eine Farbgebung erhalten hat,





An das Lokinnenleben gelangt man nach dem Abziehen mehrerer Einzelteile und der Abnahme des Kessels. Platz ist für einen Decoder und einen Dampfgenerator.

die einer im Betrieb befindlichen Lok sehr nahe kommt.

Ausgezeichnet ist die Qualität der Radsätze. Sie sind aus Metalldruckguss und haben RP-25-Profil erhalten. Beides kommt dem Aussehen des Modells sehr zugute!

Viele Teile sind schon an der Lok montiert, einige sind noch zuzurüsten. Das betrifft den Pfeifenzug auf dem Dach, das Bremsgestänge für den Nachläufer, den Tenderübergang und weitere Kleinteile. Erfreulich ist, dass die Zurüstteile den Fahrbetrieb nicht stören. Da einige Teile sehr klein sind (zum Beispiel die Sicherheitsventile), sei unbedingt der Gebrauch einer Pinzette empfohlen.

Vorbildlich sind Farbgebung und Beschriftung, wobei das Firmenschild an den Zylin- →



Viele einzeln angesetzte Teile zieren auch die Front. Dazu gehören der Rauchkammer-Zentralverschluss, das Lokschild und alle Griffstangen.

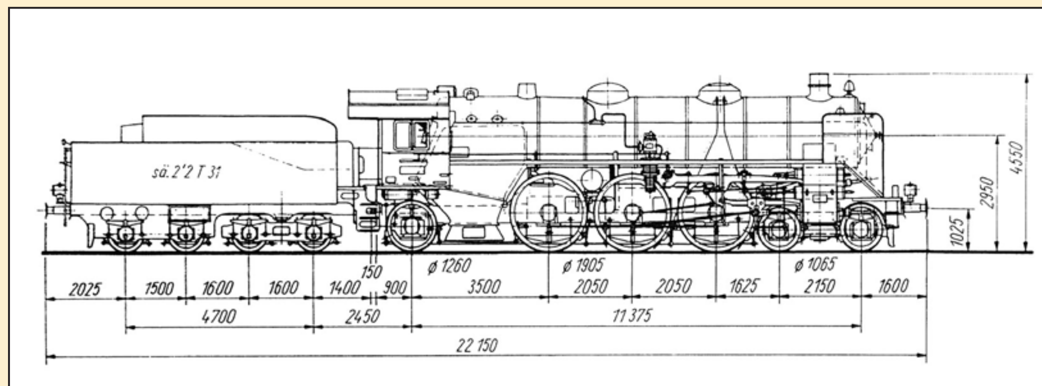


Die wohl proportionierten Maschinen kann sich nun wenigstens der H0-Freund nach Hause holen. Das Modell ist nur gering verlängert.

Mess- und Datenblatt



18.0 (sächs. XVIII H) der DR von Gützold in H0



Zeichnung: MEB-Archiv

Steckbrief

Hersteller: Gützold, Zwickau
Bezeichnung: 18 006 der Deutschen Reichsbahn
Nenngröße/Spur: H0/16,5 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2004/2005
Epoche: III
Katalognummer: 51 100
Im Handel seit: April 2006
Andere Ausführungen: Keine
Gehäuse: Lok und Tender aus Kunststoff
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Gewicht: 548 Gramm
Kleinster befahrener Radius: 410 mm
Kupplung: Standard-Bügelkupplungen; Schraubenkupplungs-Imitate
Normen: NEM, CE
Preis: Zirka 350 Euro

Elektrik

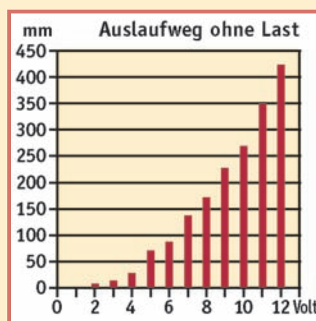
Stromsystem: Zweileiter-Gleichstrom
Nennspannung: 12 Volt
Steuerungssystem: Ohne
Stromabnahme: Über Spurkranzschleifer auf ein Rad jedes Radsatzes
Motor: Fünfpoliger Flachmotor
Beleuchtung: Spitzensignal vorn/hinten, mit Fahrtrichtung wechselnd
Digitale Schnittstelle: NEM 652

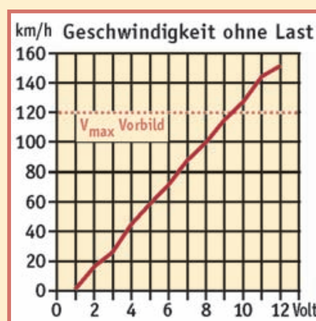
Mechanik

Kraftübertragung: Vom Motor über Schnecke-Stirnrad-Getriebe auf alle Tenderachsen
Schwungmasse: Eine, ø 19 x 8 mm
Haftreifen: Vier, auf Tenderrädern
Zugkraft: Ebene: 110 Gramm (Zug mit 64 Achsen)
3 % Steigung: 98 Gramm (Zug mit 58 Achsen)
8 % Steigung: 75 Gramm (Zug mit 44 Achsen)

Service

Gehäusedemontage: Lok und Tender trennen, Rauchkammertür und Pumpenunterteil entfernen, Kessel nach vorn abziehen.
Innenteile: Öffnung des Triebtenders nicht vorgesehen; Platine in Lok gut zugänglich
Zurüstteile: Lokführer, Heizer, Seilzug für Pfeife, Kolbenstangenschutzrohre, Bremsschläuche, weitere
Bedienungsanleitung: Faltblatt mit Wartungshinweisen, Ersatzteilübersicht
Verpackung: Kartonschachtel mit Styropor-Einsatz
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler





U_0 = Spannung ohne Belastung
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
U_{Nenn} = Nennspannung
V_{max}NEM = Zuschlag von 40 Prozent für H0

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer	22 150	254,6	256,0
Achsstand der Lok	11 375	130,8	131,0
Treibraddurchmesser	1905	21,9	21,6
Achsstand des Tenders	4700	54,0	54,0
Höhe Schornstein über SO	4550	52,3	52,5
Gesamtachsstand	18 525	212,9	214,3

Fahrwerte ohne Last	U_0 (V)	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	1,6	8	–
Kriechen	1,4	8	–
U_{Nenn}	12	152	424
V_{max}Vorbild	9,4	120	242
bei 100 km/h	8	100	173

dern besonders gefällt. Einziger, bei Schlepptenderlokomotiven dieser Nenngrößen unumgänglicher Kompromiss ist der leicht vergrößerte Abstand Lok – Tender. Doch den hat Gützold immerhin so gut gelöst, dass der optische Eindruck kaum gestört wird und das Modell gerade mal 1,4 Millimeter zu lang ausfällt.

Die vortreffliche äußere Gestaltung findet ihre Fortsetzung im Fahrverhalten. Um gute Gleislage und Kurvenläufigkeit zu erreichen, sind alle Kuppelachsen seitenverschiebbar, die A- und B-Achse zusätzlich beweglich gelagert.

Von der 19.0 konnte der Triebtender übernommen werden. Die Anfahrgeschwindigkeit (bei 1,6 Volt) variiert ein wenig zwischen 6 und 10 km/h, und zwar je nach dem, welche

> Die Qualität entspricht Kleinserie

Stellung die Gestänge haben. Ansonsten aber lässt sich die Lok sehr gut regeln und erreicht bei 9,4 Volt ihre Vorbildhöchstgeschwindigkeit von 120 km/h. Bei 12 Volt sind es immer noch maßvolle 152 km/h, die sich im Modellbetrieb nicht zu schnell machen. Dabei läuft die Lok sehr leise, und das Rollgeräusch der Räder übertönt, wenn man es denn überhaupt so sagen will, den laufenden Elektromotor nebst Getriebe!

Die Stromaufnahme geschieht über alle Räder. Jedoch ist immer nur ein Radreifen eines Radsatzes aktiv. Die Radsätze dürfen nach einer Demontage nicht seitenverkehrt eingebaut oder gar vertauscht werden, weil sonst die Polarität nicht mehr stimmt!

Auch die Zugkraft geht in Ordnung: 110 Gramm oder 64 Achsen in der Ebene dürften selbst für große Ausstellungsanlagen genügen. Da die 18.0 in ihren letzten Jahren so ziemlich



Nahezu vorbildlich hat Gützold das Abstandsproblem Lok – Tender gelöst. Die Qualität der Bedruckung spricht für sich und rundet das gut gelungene Modell ab.



Die Verbindung von der Lok zum Triebtender wird mittels elektrischer und mechanischer Steckkupplung hergestellt. Das Übergangsblech an der Lok ist vorher zuzurüsten.

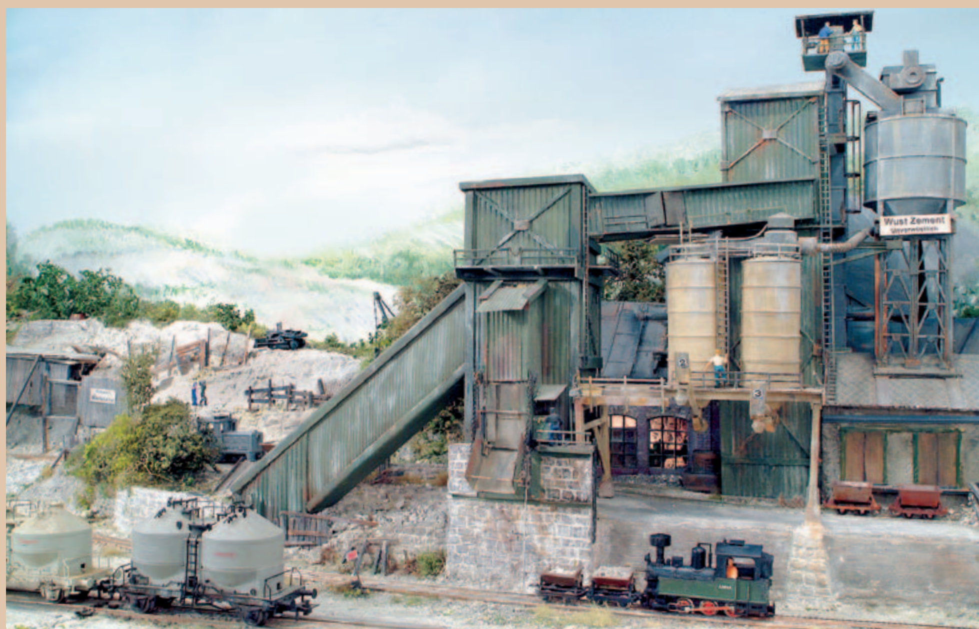
Fotos: hb/yo

alle Zuggattungen bespannte, sind der Zugbildungsphantasie eigentlich kaum Grenzen gesetzt. Achten sollte, wer auf Perfektion Wert legt, lediglich darauf, dass ausschließlich Wagenmaterial der Epoche III zum Einsatz kommt.

Vor der Inbetriebnahme empfiehlt der Hersteller, die Lok in beide Richtungen kurz einzufahren sowie alle Achslager mit einem kleinen Tropfen Öl zu versehen. Und dass ein so schönes Modell von Zeit zu Zeit von Staub und Faserresten gereinigt wird, versteht sich von selbst!

Für den Einbau eines Decoders oder Rauchgenerators ist die Lok zu demontieren. Das ist ein wenig diffizil, sind doch mehrere Einzelteile zu entfernen, ehe der Kessel abgezogen werden kann. Doch keine Angst; der Hersteller weiß sehr wohl, dass die Lok wieder zusammengebaut werden muss. Zudem sind die Schritte gut bebildert dargestellt.

Mit Gützolds Modell gibt es die 18.0 wenigstens als Miniaturausgabe. Man kann sagen, dass die H0-Nachbildung dem Vorbild in jeder Hinsicht ein würdiges Denkmal setzt. Zirka 350 Euro sind gut angelegtes Geld! *Henning Bösherz*



Schmalspur und Regelspur: Die Segment-Anlage von Henk Wust und Derk Huisman vereint beider Vorliebe.


In der Abfüllanlage: Die DB-Trichterwagen erhalten ihre Ladung, sobald Denk Wüstmann seine Silo-Inspektion abgeschlossen hat.


Feldbahn-Atmosphäre pur: Natur und miniaturmenschlicher Eingriff gehen eine perfekte Symbiose ein.


Dennis Huispeter schaut sinnend aus dem Führerstand seiner Klein-Diesellok: „Wo geht´s denn hier wohl weiter zur Wust-Waldbahn?"

Auf der Höh' Teil 1

Neues vom Erfolgsteam: Wenn Henk Wust und Derk Huisman zusammenarbeiten, stimmt einfach alles, vom gestalterischen Detail bis zum Fahrbetrieb.

Auf unmittelbare Vorbilder beruft sich das zur „Dutch Model Art Society" zählende Duo aus den Niederlanden nicht. Gleichwohl macht die auf Erweiterung zugeschnittene Segment-Anlage „Mariahöh" Henk Wusts und Derk Huismans durchaus motivische Anleihen bei deutschen Mittelgebirgen: Ein bisschen Allgäu und Bayerischer Wald, eine Prise Thüringen und Sachsen-Anhalt.

Das kommt mir irgendwie bekannt vor, fehlt eigentlich nur noch Rumänien. Und in der Tat: „Es ist eine Ergänzung der Wald- →



Trügerische Idylle: Über Nacht hat ein Unwetter in den Bergen getobt, Bäume entwurzelt und den Schmalspurbetrieb gestört.

anlage", verrät Derk Huisman schmunzelnd, um sodann einzuschränken: „Aber zur Kombination fehlen uns noch einige Teile."

Sei´s drum, beim Betrachten der Schmalspurelemente kann ich mir unschwer vorstellen, wie Klein-Diesellok Paul vom Kieswerk einen Abstecher zur Waldbahn unternimmt (siehe „Klopf auf Holz!", MODELLEISENBAHNER, Heft 6/2003). Auch wenn´s gewissermaßen eine Zeitreise in die 30er-Jahre des 20. Jahrhunderts wäre, denn „Mariahöh" inszeniert „die Epochen IIIb und IVa", erläutert Derk Huisman. „Und zwar genau auf deren Schnittpunkt", mischt sich Henk Wust ein, während er mich schulterklopfend mit breitem Grinsen begrüßt.

Und wo bleibt da die erklärte Vorliebe des liebenswerten Südholländers für die Vorkriegszeit?

„Ach das Leben ist ein ständiger Kompromiss", lacht Wust, was Mitstreiter Huisman nur bestätigen kann: „Das fängt schon beim Auto an, denn wenn das mit unseren Anlagen-Segmenten voll ist, dann ist das ein sehr wichtiger Kompromiss", womit er auf die Beschränkung der für Ausstellungen geeigneten Anlagengröße anspielt.

Auch in anderer Hinsicht ist „Mariahöh" Resultat von Zugeständnissen, vereint die sehenswerte H0-, H0e und H0f-Anlage doch einmal mehr auf ebenso sympathische wie stimmige Weise die speziellen Interessen der beiden Modellbauer: „Ich bin nun mal ein Liebhaber der kleinen, eher unbedeutenden Bahnen und meine Liebe ist das Bauen, während mein Freund Derk die Regelspur und den Fahrbetrieb bevorzugt", bestätigt Henk Wust und blinzelt über seinen Brillenrand: „Derk hat das technische und ich das kreative Element und zusammen sind wir ein starkes Team!"

„Also eigentlich ist diese Anlage reine Phantasie", nimmt Derk Huisman den Eingangs-Gesprächsfaden über die Vorbildmotive wieder auf, um sogleich allerdings einschränkend zu verraten, dass sich die beiden durchaus im Detail von einem kon-

Gewichtige Bauweise dank Gipsauffüllung

kreten Vorbild inspirieren ließen: „Im MODELLEISENBAHNER Spezial haben wir den Bahnhof Lederhose gefunden und der gefiel uns sehr!"

Halt, halt, da wären wir ja schon beim zweiten Teil unseres Anlagenportraits. Zurück, marsch, marsch!

Auch gut, meinen Henk Wust und Derk Huisman: „Wie wär´s dann mit einigen gewichtigen Erläuterungen, etwa zur Kastenbauweise?"

Aber sicher: „Also, für den Kasten haben wir Neun-Millimeter-Sperrholz verwendet", schildert Huismann und ergänzt: „Im Kasten liegt ein drei bis vier Millimeter dicker Boden, der wird mit Kork für die Trassen ausgelegt, dann wird mit Gips aufgefüllt und dann", er lacht, „wird es bleischwer!"

Was nicht weiter verwundert, denn Henk Wust ist in Sachen Modellgips und Moltofill bekanntlich kein Kostverächter. Und auch seine Knetmasse, aus der die Straßen entstehen, gehört nicht gerade zu den Leichtgewichten.

Apropos Straßen und Pflaster: Mit selbstgefertigten Stempeln, die er in die an der Luft trocknende Masse drückt, erzielt Wust verblüffend realistische Ergebnisse.



Kontraste: Das Schotterwerk verstellt den Blick auf das historische Stadttor der Berggemeinde.



Beim immensen Bedarf des ortsansässigen Kieswerks kann´s nicht mehr lange dauern, bis auch der letzte Stein gebrochen und der Berg verschwunden ist.



Durch die zahlreichen Anbauten aus höchst unterschiedlichem Baumaterial gewinnt das Schotter- und Kieswerk in stimmiger Umgebung an Glaubwürdigkeit.

Die Arbeiter decken in Eile das Dach ab: Ob es da wohl ein Malheur mit dem Transportband gegeben hat und nun der Betrieb im Werk zum Erliegen kommt?

Schon wieder eine Panne: „Hätt´ ich mir mal gleich nen Trecker aus Metall gekauft", flucht Paul Arts.





Bei der Feldbahn am Rande des Steinbruchs ist bereits die Ruhe des Feierabends eingekehrt: Morgen ist auch noch ein Arbeitstag!

Fotos: Tiedtke

Das gilt nicht minder für die Industriebauten des Schotter-, Kies- und Zementwerkes, bei denen viel Sperrholz und Pappkarton, teils hernach verputzt, verwandt wurden.

Aber auch das Innenleben hat es in sich: Da bewegen sich ein Förderband, ein Kran und eine Schüttelwinde macht sich ebenfalls bemerkbar. Das Animationsprinzip zeigt die Findigkeit der Modellbauer: Den Antrieb des Transportbands und der Schüttelwinde mit Exzenter besorgen zweckentfremdete Filmkameramotoren. Der Kran wird durch einen Schieber mechanisch betätigt. „Wir können so auch die Waggons beladen, aber dann müssen wir dauernd mit dem Staubsauger unterwegs sein", lacht Huismann. *Karlheinz Haucke*

Teil 2 in einer der nächsten Ausgaben

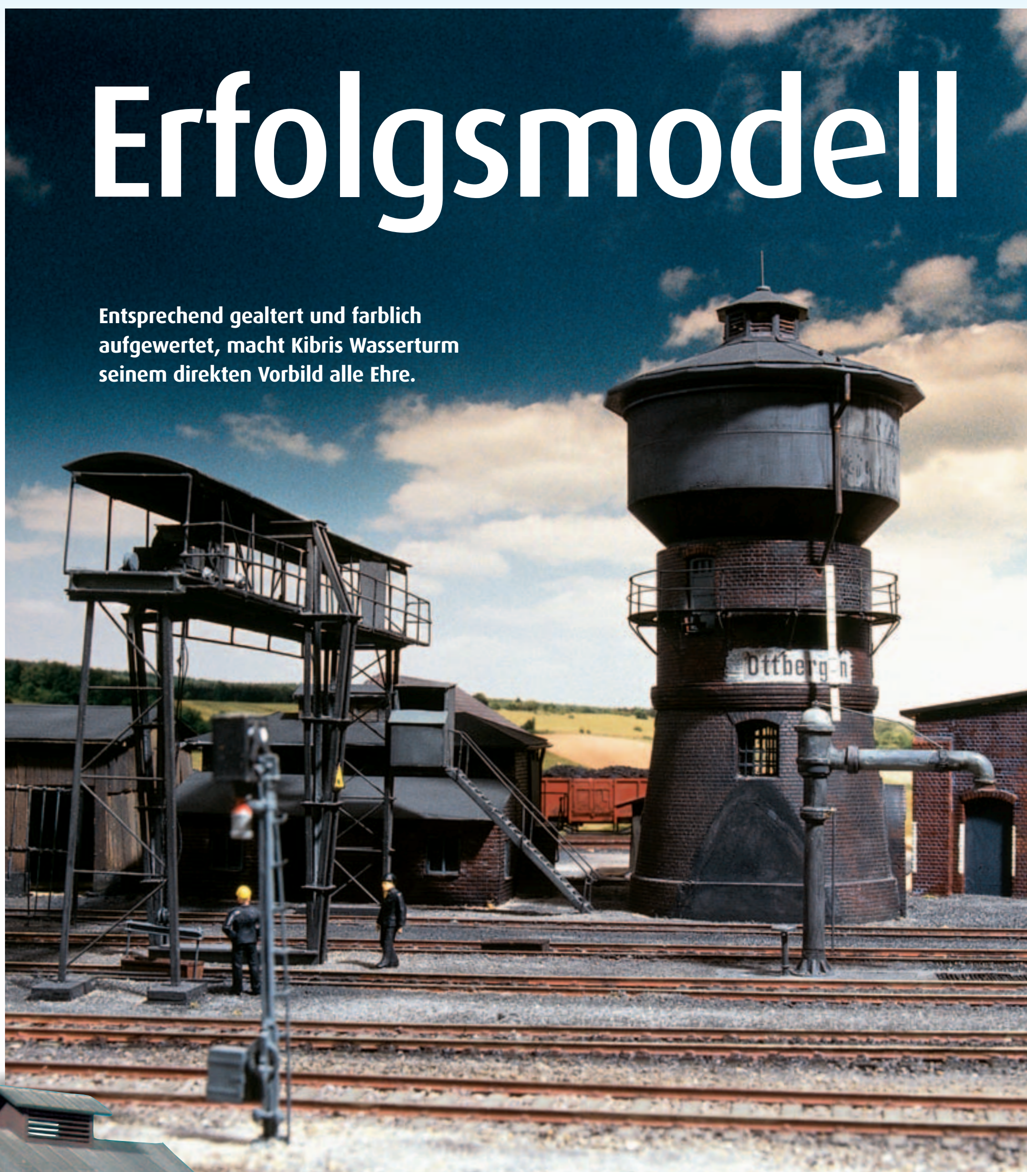
Bahnbetriebswerke faszinieren die Modellbahner seit Generationen. So klassisch wie das Thema ist auch Kibris H0-Bausatz-Ensemble Ottbergen.

Erfolgsmodell

Dem Begriff Bahnbetriebswerk (Bw) wohnt ein Zauber inne, den wohl jeder Freund der großen oder kleinen Eisenbahn kennt. Man denkt sofort an qualmende Dampf- und grummelnde Dieselloks, Kohlebansen, Wasserkräne und -türme sowie an Drehscheiben.

Doch kaum ein Modellbahner verfügt über Raum und Zeit, ein Bw wie Ottbergen (siehe Anlagenportrait ab Seite 84) nachzubilden. Also gilt es, den Betriebsmaschinendienst eine Nummer kleiner zu realisieren. Welche Arbeiten in einem Bw anfallen, zeigt der Ablaufplan. Die Größe der Anlagen richtet sich nach der Bedeutung des Werks. So entstand das Bw Altburg (siehe Abbildung unten) auf einer Grundfläche von 130 mal 80 Zentimetern.

Unvollständig ist ein Bw aber ohne Lokschuppen. Schließlich bietet sich vor dem Lokschuppen und auf der Drehscheibe die willkommene Gelegenheit, die Lokomotiv-Schätzchen, die gerade nicht



Entsprechend gealtert und farblich aufgewertet, macht Kibris Wasserturm seinem direkten Vorbild alle Ehre.

Foto: Tiedtke

Altburg in der Epoche V: Mit wenigen Zutaten verwandelt sich das Bw in ein Eisenbahn-Museum mit Dampfangebot.

im Zugdienst stehen, angemessen zu präsentieren.

Ein Klassiker unter den H0-Lokschuppen-Modellen ist zweifellos Kibris Ottbergen. Seit 1990 haben die Böblinger ihn als dreiteilige Grundeinheit im Angebot: „Ringlokschuppen, Anbau, Drehscheibe und Wasserturm sind bis heute Erfolgsmodelle", stellt Kibri-Geschäftsführer Klaus Sick nicht ohne Stolz fest.

Dazu beigetragen hat zweifellos neben dem markanten Äußeren das modulare Modellbauprinzip, das den Schuppen ohne Gesichtsverlust beliebig erweiterbar werden lässt. Und angesichts des selbst für Bausatz-Verhältnisse schon hohen Alters der Konstruktion darf man die nahezu vorbildgerechte Größe des Ziegelmauerwerks und die sorgfältige Gravur des Dachs loben.

Während die zur Entstehungszeit des Lokschuppens erhältlichen Fahrzeugmodelle bereits durchweg museumsreif sind, kann der Modellbauer aus seinem Epoche-II, -III- oder -IV-Bw problemlos ein Eisenbahn-Museum der Neuzeit machen. Und wo stehen die Loks? Klar, im Lokschuppen! Kibris Ottbergen ist also ein wahrhaft zeitloses Gebäude. Einige fotografierende Miniaturfiguren und Bierzelt-Garnituren aufgestellt und schon kann das zünftige Bw-Fest steigen.

Im vergangenen Jahr schickte Kibri seinen Klassiker zum Friseur, der ihm einen neuen Kopfschmuck, sprich ein anderes Dach verpasste. Dieses trägt nun Schindeln und ein großflächiges Oberlicht. Ein Anbau ergänzt den als Bahnbetriebswerk Lehmberg bezeichneten Bausatz. Die überschaubaren Bw-Dimensionen ermöglichen auch einen Einsatz auf kleinen Anlagen, da bereits eine Doppelweiche zur Bedienung des zweiständigen Schuppens genügt.

Bevor sich Besucher nun milde lächelnd über das Arrangement amüsieren, sollte der Modellbahner doch in eine Drehscheibe investieren. Mehr Lokschuppenstände sind nicht unbedingt nötig. Statt deren werden neben dem Schuppen Freistände angelegt, zwischen denen man beispielsweise Betonplatten andeutet. So kann man ganz einfach glaubhaft machen, dass der Schuppen früher größer war, die Bahn ihn aber zwischenzeitlich zurückgebaut, also nicht mehr benötigte Stände einfach abgerissen hat.

Zum Bw gehört auch ein Verwaltungsgebäude. Wenn der Modellbahner dort auch noch die Lokomotivdienstleitung und Übernachtungsräume unterbringt, wird's bei den Miniatur-Eisenbahnern zwar eng, aber das ist ja von außen nicht zu erkennen.

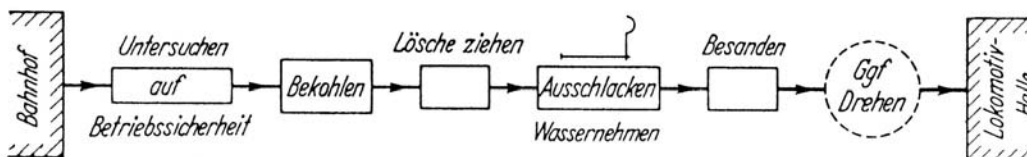
Man sieht, es muss eben nicht immer Ottbergen in maßstäblicher Größenordnung sein! *yo, hc*



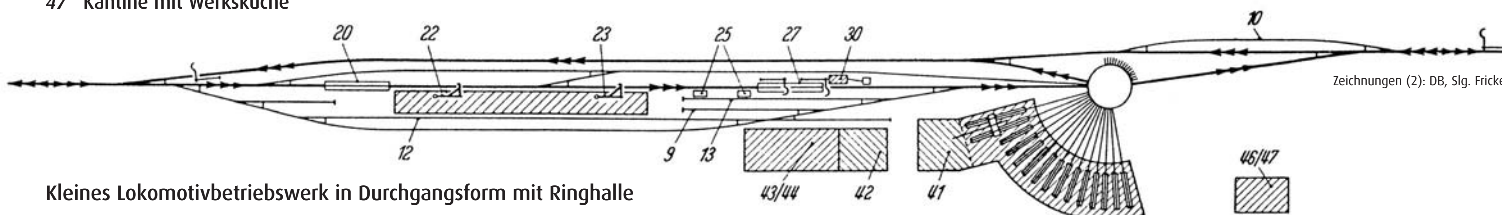
Fotos (2): Frickel

Kibris Ottbergen-Variation mit Anbau und modernisiertem Dach: Die DB bringt hier auch ihre Straßenfahrzeuge unter.

Die schematische Darstellung zeigt die Arbeitsabläufe bei der Behandlung von Dampfloks, die vom Einsatz kommen.



9 **Aufstellgleis**
10 **Hilfszug- oder Gerätewagengleis**
12 **Kohlenwagengleis**
13 **Schlackenwagengleis**
20 **Untersuchungsgrube**
22 **Kohlenkran**
23 **Notbekohlung**
25 **Löschebansen**
27 **Ausschlackgrube**
29 **Schlackenbockkran**
30 **Besandung**
41 **Werkstatt**
42 **Stofflager**
43 **Verwaltungsgebäude**
44 **Lokomotivdienstleitung**
45 **Aufenthaltsräume**
46 **Übernachtungsräume**
47 **Kantine mit Werksküche**



Zeichnungen (2): DB, Slg. Frickel

Kleines Lokomotivbetriebswerk in Durchgangsform mit Ringhalle

Wiederbelebung

Teil 1

Einen Kindheitstraum erfüllte sich Karl Fischer mit der Modellbahnschau 187. Der H0-Nachbau zeigt exakt Bw und Bahnhof Ottbergen sowie Bad Driburg um 1975. →

Im Eisenbahnerdorf Ottbergen mit der Pfarrkirche von 1904 deutet sich in den frühen 70er-Jahren der Traktionswandel an.



Beim Ottberger Schützenfest spielt auch das Wetter wohlwollend mit.



Wollen Sie auch 30 Jahre nach der Auflösung der Dienststellen noch das legendäre Ottberger Dampflok-Bahnbetriebswerk und den benachbarten Zugbildungs-Bahnhof hautnah in Aktion genießen? Dann sind Sie in Bad Driburg genau richtig!

Wie? Nein, Sie haben sich nicht verhört. Im schönen Kurstädtchen Bad Driburg, genauer im ehemaligen Güterschuppen am Bahnhof, ist der legendäre ostwestfälische Eisenbahnknoten samt Teilen des Osnings, des Weserberglandes und inklusive des Bahnhofs Bad Driburg wiedererstanden. Zwar nur en miniature, aber mit allen

Blick von Südosten auf die Bw-Anlagen zur Lokbehandlung: Die rostgefeuerten Jumbos der Baureihe 44 bestimmen das Bild.

Die Kohlenrutsche sorgt für schnelle Kundenbedienung. Das Vorbild stand unweit der Ottberger Eisenbahnersiedlung.

Einzelheiten, die allein schon beim Nennen des Namens Ottbergen noch heute selbst gestandenen Eisenbahnern leuchtende Augen bescheren.

Davor ist selbst ein 33-Jähriger nicht gefeit, seines Zeichens Diplom-Kaufmann und Initiator der H0-Wiederbelebung der berühmten Jumbo-Hochburg: Karl Fischer war noch keine vier Jahre alt, als Ottbergen dichtmachte. Doch wenn es je Beweise für so genannte frühkindliche Schlüsselerlebnisse gab, dann diesen: „Die schwarzen Gesellen müssen mich schon früh tief beeindruckt haben", schildert mir der gebürtige Brakeler, der an der Strecke

Zur Weichenstellung auf Sicht diente einst die Stellwerksbrücke.



Abwechslung im dörflichen Alltag bietet die alljährlich im Schatten der Pfarrkirchmauern stattfindende Kirmes.

Frühkindliches Schlüsselerlebnis und ein Besuch in Lautenthal

von Ottbergen nach Bad Driburg aufwuchs, hält kurz inne, um sodann fortzufahren: „Und dunkel erinnere ich mich an ein unbestimmtes Gefühl des Verlustes, als sie plötzlich ausblieben."

Das müssen just jene Tage Ende Mai 1976 gewesen sein, an die sich Wilhelm Drüke, Ottbergens letzter Drehscheibenwärter und unfreiwilliger Verschrotter, noch so lebhaft erinnert: „Wir wussten mit den hereinkommenden Maschinen gar nicht mehr wohin, der Schuppen war längst voll, schließlich stellten wir sie in einer langen Reihe, die bis in den Bahnhof reichte, überwiegend kalt ab."

„Ich weiß noch, dass ich darüber sehr traurig war, wie all die 44 da kalt abgestellt auf Gleis 81 standen", erinnert sich Fischer und erfuhr damals, dass die Lokomotiven alle verschrottet würden. „Da war selbst mir Knirps klar, Ottbergen ist nicht mehr!"

Damit aber hätte das Thema Dampf in Ottbergen für Karl Fischer eigentlich abgehakt sein können.

Doch wie das so ist mit solch verschüttet geglaubten Kindheitserlebnissen: Ein Bericht über eine Anlage von Bernhard Stein im Modellbahnzentrum Pfaffenhofen und anno 2000 der Besuch der Modellbahnschau in Lautenthal im Harz fielen auf längst gut vorbereiteten Boden: „Da habe ich mir erstmals ernsthaft Gedanken darüber gemacht, so etwas mit Ottbergen umzusetzen", verrät Fischer mit einem Lächeln. →

Der 15-ständige Ringlokschuppen mit Lokleitung (lks.): Eine Ottberger Besonderheit ist die Schutzmauer vor der Drehscheibe.





Mittagspause: Da ruht auch die Abfertigung eiligen Stückguts.


Ob der Mercedes wohl dem Bauunternehmer oder dem Bauherrn gehört? Das Haus braucht jedenfalls einen neuen Anstrich.

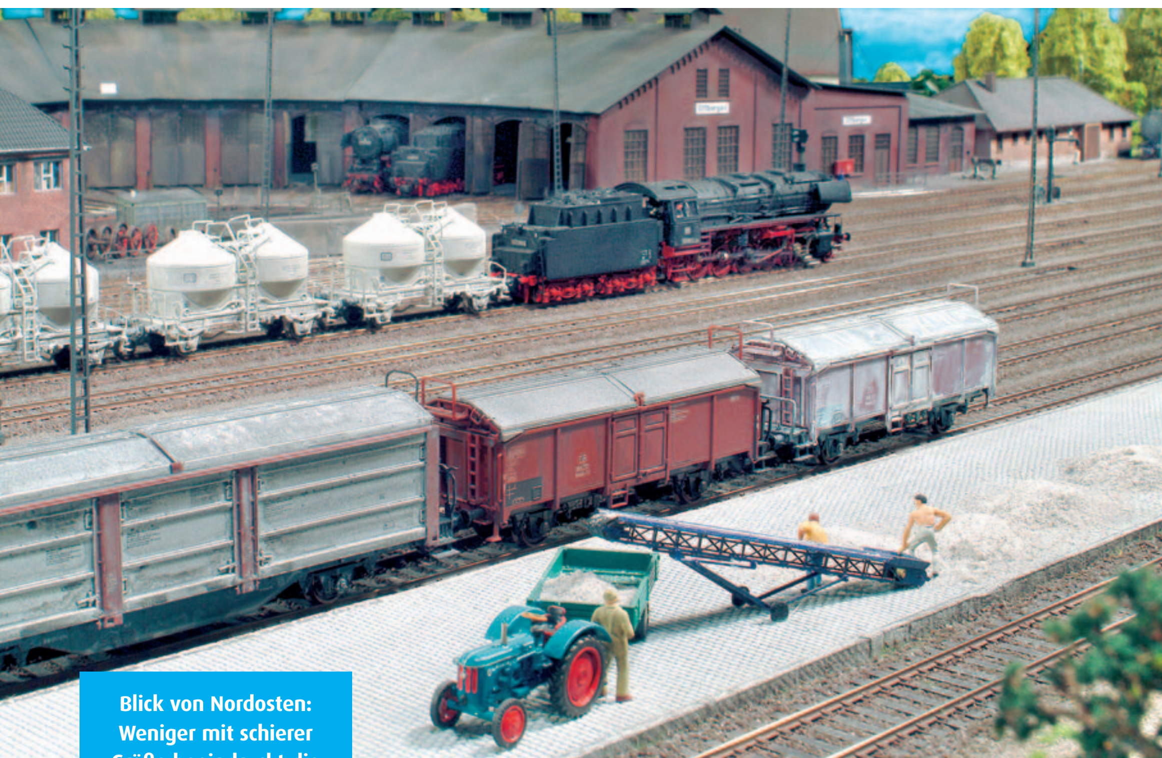
Und weil er ein gründlicher Mensch ist, begann er, sich nun ausgiebig mit Ottbergen zu beschäftigen: „Ich habe viele Bücher gelesen, Bilder besorgt, Zeitzeugen befragt“ und natürlich war Fischer auch immer wieder vor Ort.

Bei solch hartnäckiger Recherche musste der Brakeler früher oder später auf die Brüder François und Bernard Huguenin stoßen, die beiden Schweizer Dampflok-Enthusiasten, die mit ihrem Buch „Bw Ottbergen. Ein typisches Bahnbetriebswerk der Dampflokzeit“ dem Eisenbahnerdorf ein literarisches und fotografisches Denkmal setzten. „Damals waren das noch zwei Parallelgleise, ich wusste nichts von ihnen, sie wussten nichts von mir, doch irgendwann wurde die Weiche umgestellt und 2003 lernte ich die beiden kennen“, erinnert sich Fischer, dass damit neuer Schwung in das ehrgeizige Modellprojekt kam.

„Als ich Karl Fischer und sein Projekt kennenlernte, war eine Unterstützung dieses Vorhabens sofort klar“, fing François Huguenin auf Anhieb Feuer.

Ein verständlicher, aber auch mutiger Entschluss: Handelte es sich doch um nichts weniger als den maßstäblichen Nachbau von Bw und Bahnhof Ottbergen, Bahnhof Bad Driburg, des jeweiligen Umfelds und Teilen der Strecken in 1:87!

Genau der Grund, weshalb hernach Profimodellbauer Gerhard Dauscher zögerte. „Anfangs war ich etwas skeptisch, weil Karl Fischer ganz penibel nach Vorbild arbeiten wollte, und ich dachte bei Schauanlagen eher immer in Kategorien wie höchster Berg, größte Brücke, tiefste Schlucht oder auch längster Fluss“, gesteht der Mühlhauser rückblickend. Schließlich ließ sich der auch für den Modellbau im Minia-


Blick von Nordosten: Weniger mit schierer Größe beeindruckt die H0-Anlage, sondern vor allem durch die vielen Detailszenen.


Detailreichtum auch in Klein-Hamburg, der Eisenbahnersiedlung: Hier werden gerade vorbildlich abgesichert Erdkabel verlegt.



tur-Wunderland Hamburg verantwortliche Dauscher aber doch überzeugen: „Auch für mich überraschend hat mir dann gut gefallen, dass Karl Fischer ganz beharrlich darauf gepocht hat, keinen Wert auf Spektakuläres zu legen, sondern in der vorbildgetreuen Detailtiefe zu überzeugen.“

Beharrlichkeit, eine Charaktereigenschaft, die man dem noch so erfrischend jugendlich wirkenden Ostwestfalen nicht von vornherein zuschreiben würde. Doch ich brauche mich ja nur hier im 231 Quadratmeter großen Hauptraum des ehemaligen Bad Driburger Güterbodens umzuschauen, meinen Blick über die so beeindruckend authentische, u-förmige Anlage schweifen zu lassen, um vom Beharrungsvermögen Karl Fischers bei der Verfolgung seiner Ziele restlos überzeugt zu sein.

Dabei stand dem Modellbahnschau-Geschäftsführer natürlich auch das Glück des Tüchtigen zur Seite, die richtigen Mitstreiter gefunden zu haben: Neben dem erfahrenen Modellbauer Dauscher →

Die Modellbahnschau auf einen Blick

Die große H0-Schauanlage ist donnerstags bis sonntags von 11 bis 18 Uhr geöffnet. Bahnanfahrt: Aus Richtung Paderborn/Altenbeken und Kreiensen mit Nordwest-Bahn (NWB) bis Bad Driburg, von Northeim mit DB bis Ottbergen, dort Umstieg in NWB und weiter bis Bad Driburg.

Kontakt: Modellbahnschau MO 187, Brakeler Straße, 33014 Bad Driburg, Tel. 05253/934084, E-Mail kontakt@mo187.de, Internet www.mo187.de; Gerhard Dauscher, Tel. 09185/5592, E-Mail kontakt@minatur.de.



Foto: Haucke

„Schwarzer Geselle“: Karl Fischer (lks.) und Norbert Sickmann prosten sich mit dem Spezialgebräu zu.

Auf der 1908 erbauten neuen Nethebrücke, im Hintergrund die alte: Mit diesem Güterzug an der Grenzlast sind beide 44 gefordert.



Dem Leben abgeschaut: Improvisierte Tore und schon geht die Kickerei los.

Leben und Sterben hinterm Bahndamm: Der Friedhof gehört getreu dem Vorbild einfach dazu.

Schwarzer Geselle im zünftigen Ambiente





Keineswegs ein Phantasieprodukt ist dieser ungewöhnliche Signalgalgen mit dem Wartezeichen.

eben auch die Brüder Huguenin mit ihrem Wissen und Können. Bernard beispielsweise lieferte die akribischen technischen Zeichnungen etlicher Hochbauten. Nicht zu vergessen Norbert Sickmann und Frank Tiggelhoven, die als Betriebstechniker unter anderem dafür sorgen, dass der Schienenverkehr reibungslos funktioniert: Selbstverständlich so wie beim großen Vorbild in den 70er-Jahren und mit Maschinen, die auch tatsächlich in Ottbergen stationiert waren.

Was noch fehlt? Eigentlich nur noch die mächtigen, schwarzen Dampfwolken, wenn etwa auf der Egge-Steigung mit Vorspann gefahren wurde und sich die zwei Jumbos bergan kämpften. Zum Ausgleich gibt´s für Besucher den „Schwarzen Gesellen", ein dunkles Vollbier, das eine ortsansässige Privatbrauerei eigens für die Modellbahnschau kreierte.

Zünftige Begleitmusik im zünftigen Ambiente des langfristig angepachteten ehemaligen Bad Driburger Güterschuppens, aber hätte da Ottbergens immerhin seit zwei Jahren leerstehender Ringlokschuppen nicht noch stilechter gewirkt?

„Ottbergen wäre natürlich das Nonplusultra gewesen", gesteht Karl Fischer, um sogleich einschränkend festzustellen. „Es kam aber nie ernsthaft in Betracht, weil es touristisch nicht erschlossen ist."

Ganz im Gegenteil zu Bad Driburg, wo halt die Infrastruktur stimmt einschließlich der Parkplätze direkt vor der Schuppentür. Was selbstverständlich nicht heißen soll, die große Bahn zu meiden. Schließlich liegt der Bahnhof direkt gegenüber und, wenn schon nicht mehr mit dem Fernverkehr, kommt man so doch bequem aus allen Himmelsrichtungen (siehe Kasten auf Seite 89) noch immer auf dem eisernen Weg ans Ziel.

Wie es hier vor 30 Jahren mit dem Schienenverkehr aussah, dass außer den spektakulären Güterzügen mit ihren Dreischlägern eben auch hochwertige, mit Dampf- und zunehmend auch Dieselloks bespannte Reisezüge noch keine Seltenheit waren, davon kann man sich in Muße bei Karl Fischers wahrgewordenem

Der Wasserturm machte Ottbergen weithin bekannt.



Kindheitstraum überzeugen. Es ist dem Brakeler ein erklärtes Anliegen, zwar im verkleinerten Maßstab, dafür aber leichter erfassbar diese Zeit der Nachwelt zu erhalten.

Die wenigen modellbahnerischen Kompromisse fallen allenfalls Ortskundigen auf. So musste beispielsweise die Ottberger Westausfahrt verkürzt werden und auf der Ostseite hinter der Ausfahrt Richtung Northeim finden sich zwei hervorragend gestaltete Brücken über die Nethe: Die Fischbauchträgerbrücke von 1908 ersetzte in Wirklichkeit freilich die Steinbogenbrücke von 1878, was allerdings nur Eingeweihte wissen. Gleichwohl ist dieses Modell ein legitimer, weil optisch überzeugender Abschluss des vom Besuchereingang her linken Anlagenschenkels vor dem Eintauchen der Strecke in den zu den großen Schattenbahnhöfen überleitenden Scheiteltunnel.

Ob Lokführer, Heizer, Lokschlosser oder Drehscheibenwärter, die ehemaligen Ottberger Eisenbahner, die zu einem nicht geringen Teil den Modellbahnern ohnehin beratend zur Seite standen, sind sich einig: Fischers selbstgestellte Aufgabe, unter anderen das Bahnbetriebswerk und die Bahnanlagen des Bahnhofes in allen Einzelheiten wiederzugeben, wurde meisterhaft gelöst. François Huguenin bringt es auf den Punkt: „So werden die mächtigen Dreizylinder-Lokomotiven der Baureihe 44 im Modell den typischen Einsatz der 70er-Jahre nachbilden und so das Fluidum der Dampfeisenbahn der Nachwelt erhalten!“

Ottbergen lebt, dank eines Mannes, der seine Kindheit nicht vergaß! *Karlheinz Haucke*

Teil 2 im September-Heft



Fotos: Markus Tiedtke

Der Eisenbahnknoten führte zur Insellage des Bahnhofs, hier mit Akku-Triebwagen vor der Güterabfertigung.

MODELLBAHN AKTUELL

IBERTREN ▸ *UT-600-Triebwagen & Co.in H0*



Im Jahre 2004 startete Ibertren aus Spanien neu ins Modellbahngeschäft mit dem Ziel, Modelle spanischer Schienenfahrzeuge in hoher Qualität anzubieten. Erste Ergebnisse sind der dreiteilige Triebwagen UT600 (Bild), der ab 1958 beim Vorbild gebaut wurde, und die zweiteilige Version UT800. Außerdem sind zwei sechsachsige E-Loks der Serie 7000 und der Serie 7100 avisiert, ebenso wie passende Schnellzugwagen in Holzbauart aus den 1920er-Jahren. Info: www.ibertren.es.

BUSCH ▸ *Mit Smart am Ball bleiben*



In einer Ausführung als Expressgut-Transporter der DRG rollt der Ford AA (links) an. Ebenfalls unverkennbar amerikanischen Ursprungs ist der Cadillac Eldorado (rechts) von 1959, der mit verchromten Stierhörnern auf der Motorhaube und einer Mehrfarbenlackierung zum Blickfang wird. Die bevorstehende Fußball-Weltmeisterschaft wirft auch ihre Smarts (mitte) voraus. Übrigens: So wie WM-Organisations-Chef Franz Beckenbauer die Nationalspieler und -trainer nach dürftigen Leistungen in den Vorbereitungsspielen zusammenfaltete, hätte die Mannschaft problemlos im Smart Platz gehabt.

FRIHO ▸ *SBB-Behältertragwagen Lbs in H0*



Friho bietet ein feinst detailliertes Fertigmodell eines in den 50er-Jahren entstandenen Behälter-Tragwagens Lbs der SBB an. Das in Neusilber-Ätztechnik realisierte H0-Kleinserien-Modell wird für die Epoche IV unbeladen oder mit je fünf Wechselbehältern geliefert. Von diversen Varianten gibt es zwei Betriebsnummern. Info: Friho, A. Friedli, Rawylstr. 10, CH-3775 Lenk, Tel. (0041)(33)7331071, Internet: www.friholenk.ch.

RIETZE ▸ *Citaro-Gelenkbusse in H0*

Auf der Nürnberger Messe erntete er manch bewundernden Blick, nun ist er beim Händler angekommen: Der tiefschwarze Citaro-Gelenkbus der „infra fürth verkehr GmbH" zeigt als detailliertes H0-Modell Flagge für den Nachtbus-Betrieb der Franken. Ein weiterer Mercedes-Benz der Citaro-G-Klasse geht für die Märkische Verkehrsgesellschaft (MVG) Lüdenscheid an den H0-Start. Infos: Rietze Automodelle, In der Herrnau 1, 90518 Altdorf, Tel. (091) 879600.

RK-MODELLE ▸ *Mercedes LG 315-46*

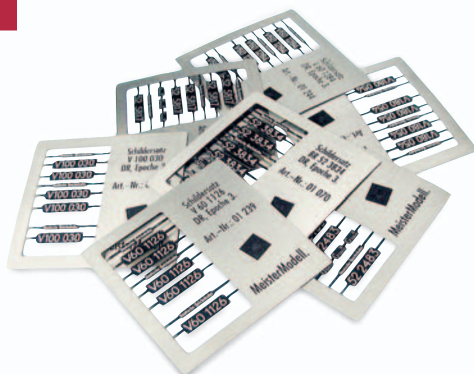


Der geländegängige Lkw Mercedes LG 315-46 wurde in den frühen 50er-Jahren an die junge Bundeswehr geliefert. Nach dem Ausscheiden aus dem Militärdienst verschlug es die robusten Allradler in alle Welt. Das Kunststoff-Modell von RK-Modelle wird in mehreren Farben geliefert. Info: Rebs-Druck/RK-Modelle, Schillerstr. 1, 06571 Roßleben, Tel. (034672)84792.

LGB ▸ *Straßenbahn in IIm*

In neutralem Hellbeige rollen der bekannte zweiachsige Straßenbahntriebwagen und der Beiwagen mit offenen Plattformen an. Beiden liegen diverse Wagennummern zur Selbstdekoration bei. Die US-E-Lok GG-1 trägt nun edlen Silberlack, den die Originale zur Beförderung des Pennsylvania-Starzuges „Congressional" erhielten. Info: www.lgb.de.

MEISTER-MODELL ▸ *Lokschilder für H0*



Aus Neusilber fertigt Torsten Gutschow Lokschilder für H0-Modelle. Derzeit liefert Meister-Modelle Ausführungen für fast alle in der Epoche III in Berlin beheimatet gewesenen DR-Dampf- und Diesellokomotiven. Ein Schildersatz enthält vier Lokschilder, zwei Schriftzüge Deutsche Reichsbahn sowie bei Dampfloks zwei Gattungsschilder. Die Anschriften sind auch für die Epoche IV erhältlich. Eventuell werden auch Schilder für die Nenngrößen TT und N gefertigt. Info: Meister-Modell, Berlin, c/o T. Gutschow, Mühlenstraße 2, 13187 Berlin, Tel. (030)48479830, Internet: http://www.meistermodell.de.

★★★★★★★★★ US-Corner ★★★★★★★★★



Die SD 40-2 (links) der Burlington Northern (BN) trägt noch wie zu seligen CB&Q-Zeiten die Lettern der Colorado & Southern schräg unterhalb des Führerhauses. Das H0-Modell von Athearn wird auf allen sechs Achsen angetrieben und trägt eine achtpolige Digital-Schnittstelle. Der Einsatz mit dem CB&Q-Wagen (2. v.l.) ist möglich, da derart lackierte Waggons bis Mitte der 70er-Jahre bei der BN fuhren. „Road of the Future" steht auf der Bay Window Caboose (mitte) der New York Central (NYC). Als eigenständige Bahn hatte die NYC zum Zeitpunkt der letzten Wagen-Untersuchung allerdings keine Zukunft mehr und ging 1967 mit der Pennsylvania RR in der Penn Central auf. In einem Zweier-Set liefert Athearn 40-Fuß-Sattelauflieger der Pacific Fruit Express Company (rechts). Der Vertrieb der Athearn-Modelle erfolgt über Noch.

TILLIG ▸ *DR-Dienst- und PKP-Kesselwagen in TT*



Der ehemalige MCi-Behelfspersonenwagen wird als DR-Dienstwagen (Bild, hier als Energieversorgungswagen) für Epoche IV aufgelegt. Die heutige Polskie Koleje Panstwowe (PKP, Polnische Staatsbahn) repräsentiert der zweiachsige Kesselwagen der DEC GmbH für Erdgasprodukte (Bild).

RAILTOP ▸ *Zweite-Klasse-Museumswagen in H0*



Diverse einstmals für die ÖBB gebaute UIC-X-Wagen finden sich heute bei Museumsbahnen in Deutschland. Der mit SGP-IV-Drehgestellen ausgerüstete Waggon rollt für die Bayerisch-Schwäbische Museumsbahn (vorne), der mit Wegmann-Drehgestellen bestückte ist bei der Bayern-Bahn-Betriebsgesellschaft (BEM Nördlingen) eingestellt. Beiden H0-Modellen gemein sind die feine Detaillierung, die aufwendige Bedruckung und die in Messingbuchsen gelagerten Achsen. Info: www.railtronic.ch.

Modellbahn Aktuell

POST-MUSEUMS-SHOP ▸ *H0-Langenschwalbacher*



Historisch korrekt ohne DB-Keks zeigt sich das H0-Modell des Langenschwalbacher Postpackwagens PwPost4i, der von Märklin als limitierter Museumswagen 2006 exklusiv für den Post-Museums-Shop aufgelegt wurde. Info: Post-Museums-Shop, Pforzheimer Str. 202, 76275 Ettlingen, Tel. (07243)700766, Internet: www.post-museums-shop.de.

MICRO-METAKIT ▸ *Erzbergbahn-Lok in H0*

In vier vorbildgetreu unterschiedlichen Ausführungen offeriert Micro-Metakit das Supermodell der österreichischen 1'F1'-Zahnrad-Dampflok der Baureihe 297 (gebaut 1942 als DRG-97.4). Wie bei Micro-Metakit üblich kommt bei der Fertigung nur feinstes Metall zur Verwendung. Info: Tel. (0871)43457, Internet: www.micro-metakit.com.



HERPA ▸ *Mercedes-S-Klasse in H0*



Elegant wie ihr Vorbild kommt die S-Klasse von Mercedes im Maßstab 1:87 daher. Eine Reminiszenz an alte DDR-Urlaubsfahrten ist der Trabant mit Dachgepäckträger. Die Polizei sieht mit einem silberfarbenen BMW-3er-Touring nach den Rechten. Der Mercedes-G trägt sein kantiges Blechkleid nun seit fast 20 Jahren. Für Riwa-Transporte ist ein Hängerzug mit einer älteren Iveco-Turbostar-Zugmaschine unterwegs.

MÄRKLIN ▸ *Bundesbahn-03 in Z*

Mit Epoche-IV-Anschriften rollt die Bundesbahn-Schlepptenderlok der Baureihe 03 auf die Z-Gleise. Über die aktuelle Digital-H0-Startpackung werden sich vor allem Fans des Technischen Hilfswerks (THW) freuen.

FALLER ▸ *Stadt-Kino „Belaria" in H0*

Auch Preiserlein brauchen Zerstreuung: Mit dem Bausatz des H0-Kinos „Belaria" sorgen die Gütenbacher für entsprechende Freizeitaktivitäten. Zwei weitere Stadthäuser mit Kneipe beziehungsweise Versicherungsbüro und Teeladen tragen ebenfalls den Bedürfnissen der Bevölkerung Rechnung. In der Baugröße N rücken weitere Siedlungshäuser, ein Wohnblock sowie eine Jagdhütte mit Hochsitz ins Sortiment.

TRIX ▸ *Interzonenzug-Sets in N*



Passend zur Minitrix-01.5 der Deutschen Reichsbahn wird für den N-Interzonenzugverkehr zwischen Hamburg und Berlin das Dreier-Set mit Y-Wagen (Bild) der DR ausgeliefert. Das Set besteht aus zwei Bme mit unterschiedlichen Wagennummern und einem ABme. Ein zweites Set mit zwei Bundesbahn-Schnellzugwagen, dem Zweite-Klasse-Wagen Bm232 und dem Halbgepäckwagen BDms 273, folgt als Garnitur-Ergänzung. Beide Wagen-Sets und die 01.5 sind Einmal-Serien für die Märklin-Händler-Initiative (MHI). Einen vornehmen Eindruck macht die H0-P8 fast ganz in Schwarz als 230F der französischen Staatsbahnen SNCF.

LILIPUT ▸ *H0-Güterzug-Gepäckwagen*



Der gelungene badische H0-Güterzug-Gepäckwagen (links) trägt nun Lackierung und Anschriften der späten Epoche II. Als DR-Epoche-IV-Modell SSamm(SSy) beschriftet Liliput den bekannten sechsachsigen Schwerlasttransportwagen (rechts). Info. www.liliput.de.

MODELLBAHN-DIGITAL ▸ *Selectrix-Booster*

Döhler & Haas hat speziell für Selectrix-Digitalsysteme einen Booster entwickelt, der etwa 3 A Dauerstrom abgibt. Als Besonderheit bietet der als Bausatz oder fertig gelieferte Booster (Power-Pack PPS3A) einen optisch angezeigten Überlastschutz. Info: Modellbahn Digital Peter Stärz, Dresdener Str. 68, 02977 Hoyerswerda, Tel./Fax (03571)404027, Internet: www.firma-staerz.de.

SCHUCO ▸ *MB-Rennservice-Gespann in H0*

Motorsport-Atmosphäre der 60er-Jahre bringt das Mercedes-Rennservice-Gespann, bestehend aus L319, zweiachsigem Anhänger und 300SL, auf H0-Anlagen. Eine Formneuheit im Piccolo-Sammlerprogramm ist der gummibereifte Hanomag L28, nach Vorbild eines Firmenfahrzeugs des einstigen Schuco-Pioniers, der Nürnberger Spielwarenfabrik Schreyer und Co., beschriftet.

PIKO ▸ *Reko-03 als Museumslok in H0*

Als Epoche-V-Museumsmaschine der Deutschen Reichsbahn hat die Reko-03 der Sonneberger einen weiteren H0-Auftritt. In der Wechselstromausführung verfügt sie über einen lastgeregelten Decoder. Auch der Packwagen der Mittelweserbahn (MWB) vertritt die Epoche V.

MODELLBAHN AKTUELL

FASZINATION MODELLBAU

Das Dutzend voll

Foto: M. Fröhlich

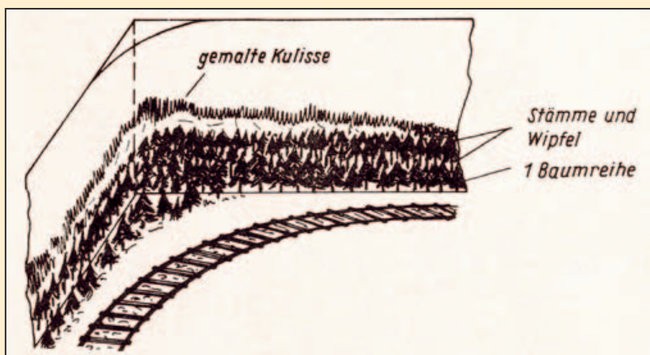


Begeisterte Groß und Klein: Das garantiert jugendfreundliche Fernsehprogramm von Harald Wiehn aus Würzburg.

● Vom 9. bis zum 12. März öffnete die „Faszination Modellbau" in Sinsheim ihre Tore. Bereits zum zwölften Mal folgten mehrere Tausend Besucher den Rufen der über 400 Aussteller und Vereine. Schwerpunkt für den Modellbahnfreund bildeten die Hallen 4 und 5, in denen ein Sonderbereich „American Railroads" zu bewundern war. Immer wieder erfreulich ist der Projekttag am Donnerstag: Über 1000 Schülerinnen und Schüler zeigten, wie kreativ der Modellbau-Nachwuchs mit der Freizeitbeschäftigung Modellbahn umgeht. Dass die zwölfte Ausgabe der „Faszination Modellbau" nicht zur Dutzendware wird, beweisen andere Messen, die in der Regie der Sinsheimer stattfinden, so die „Modellbau Bodensee" und neu die „Modellbau Bremen" (siehe auch MEB 5/2006). Daher schon jetzt vormerken: Die nächste Messe in Sinsheim ist vom 15. bis 18. März 2007! *mf*

Im Rückspiegel entdeckt

VOR 30 JAHREN: Dauerthema Hintergrund



● Die Autoren und Modellbau-Fachmänner Achim Delang und Helmut Kohlberger stellten in den Heften 5, 6 (Bild) und 7 des Jahrganges 1976 Betrachtungen zur Hintergrundgestaltung für Modellbahnanlagen an, die auch heute noch Gültigkeit haben. Von einfachsten Mitteln wie einer weißen oder hellblauen Wand, letztere am besten mit Wolkenstruktur, über adaptierte handelsübliche Kulissen bis hin zur Krönung einer selbst gemalten Kulisse reichten die Tipps. Ganz wichtig erschien den beiden Modellbahnfreunden die Gestaltung eines Übergangsbereiches, in dem Anlagengestaltung und Hintergrund quasi ineinander übergehen. Gewiss hat sich in 30 Jahren das Angebot handelsüblicher Kulissen entwickelt, ebenso sind neue Techniken entstanden, mit denen fotorealistische Hintergründe nach eigenen Vorstellungen gestaltet werden können. Die grundlegende Überlegung aber, dass erst mit einem guten Hintergrund die Anlage abgerundet wird, ist geblieben.

MÄRKLIN

Übernahme statt Beteiligung

● Die Londoner Investorengruppe Kingsbridge Capital Advisors, Tochter der österreichischen Hardt-Gruppe, steht vor dem Kauf des traditionsreichen Göppinger Familienunternehmens Märklin. Über den aktuellen Entwicklungsstand sprach der MODELLEISENBAHNER am 26. April 2006 mit Paul Adams, dem Vorsitzenden der Märklin-Geschäftsleitung.

MEB: Hatte es zunächst nur nach einer Beteiligung ausgesehen, deutet jetzt doch alles auf eine komplette Übernahme durch Kingsbridge hin oder?

Adams: Ja klar, da geht es um 100 Prozent.

MEB: Da ergeben sich gewisse Parallelen zur Kingsbridge-Übernahme des Strumpfherstellers Kunert und des Kabelnetzbetreibers EWT.

Adams: Kunert ja, wobei ich mich mit dem Thema Kunert nicht wirklich auseinandergesetzt habe. Die Konstellation sieht wohl auch anders aus.

MEB: Wie ist denn der aktuelle Stand der Verhandlungen von Kingsbridge mit den Märklin-Eigentümern?

Adams: Da gibt es im Moment ein paar Probleme, weil es sich drei Gesellschafter anders überlegt haben.

MEB: Könnten damit die Verhandlungen scheitern?

Adams: Kingsbridge möchte 100 Prozent, bei der Gesellschafterstruktur erst recht. Was Kingsbridge andernfalls tut, kann ich Ihnen so nicht beantworten.

MEB: Wäre damit das Ende für Märklin gekommen?

Adams: Aber nein, Märklin wird es auch morgen noch geben! Und wir ringen um eine gute Lösung.

PARIS

Salon de la Maquette 2006

● Trotz leicht rückläufigen Interesses zählte der Salon de la Maquette 2006 vom 13. bis 17. April immerhin rund 90 000 Besucher. Für die Attraktionen bei der Modellbahn sorgten vornehmlich Clubs, die den großen französischen Verbänden angeschlossen sind (FFMF, AFAN, AMFI, Cercle du Zéro). Ganz besonders zu unterstreichen ist die Initiative des UAICF, des Verbands der modellbahnspielenden Eisenbahner Frankreichs, der sich nun auch speziell um den Nachwuchs kümmert. So wurde ein pädagogisches Konzept ausgearbeitet und auf DVD herausgegeben, das es jedem Verein erleichtern soll, Kinder, aber auch erwachsene Neulinge ans Hobby heranzuführen. Auf der Messe durfte sich der Nachwuchs angeleitet am Bau von Modulen üben. *Gabriel Acker*

Patrick Deroche vom UAICF unterstützt den kleinen Samuel bei der Erstellung seines Junior-Moduls.



Foto: Eve Acker

MRG-MODELLBAU-SEMINAR

Alles fließt

● Vom 30. September bis 3. Oktober 2006 lädt der MODELLEISENBAHNER zusammen mit dem Eisenbahn-Romantik-Club (ERC) und der Volkshochschule in Bad Mergentheim zum zweiten Modellbauseminar ein. Modellbauer und MEB-Autor Michael Robert Gauß leitet einen Kurs, in dem Techniken zur Gestaltung von Wasser auf der Modellbahn vorgestellt werden. Die Teilnehmer modellieren im Verlauf der dreieinhalb Tage einen Wasserfall und ein ruhiges Gewässer. Die Anmeldung erfolgt bis 15. September bei der VHS Bad Mergentheim, Telefon (07931) 57138, E-Mail vhs@bad-mergentheim.de, Kursnummer 61m-299. Der Kurs kostet 160 Euro, für MEB-Abonnenten und ERC-Mitglieder 150 Euro. Einzahlung: Auf Konto 1001890, BLZ 67352565 bei der Sparkasse Tauberfranken.



Foto: Gauß

Die Nachbildung von Gewässern ist Inhalt des zweiten MRG-Modellbau-Seminars Anfang Oktober in Bad Mergentheim.



MESSE-KALENDER

30. SEPTEMBER – 3. OKTOBER 2006: Modell-Hobby-Spiel, Leipzig.
26. – 29. OKTOBER 2006: Modell Süd Bau & Bahn, Stuttgart.
3. – 5. NOVEMBER 2006: Modellbau Bodensee, Friedrichshafen.
24. – 26. NOVEMBER 2006: Modellbau Bremen.

ST. PÖLTEN

Wunderwelt Modellbau

● Premiere in St. Pölten (Niederösterreich): Erstmals fand die „Wunderwelt Modellbau“ im dortigen Veranstaltungszentrum (VAZ) statt. In mehreren Sparten, darunter der Modelleisenbahn, konnten nach dem zweiten Aprilwochenende mehr als 15000 Besucher gezählt werden. Die mehr als 120 Aussteller zeigten sich zufrieden und staunten insbesondere über die Kauflust der Besucher, die nach Aussage eines Modellbahnhändlers deutlich höher gewesen sei als selbst in Wien. Großen Zuspruch fand der Privat-Flohmarkt, der am Sonnabend abgehalten wurde. Die Aussteller freuen sich schon jetzt auf die Neuauflage im nächsten Jahr: „Auf Wiedersehen bei der Wunderwelt 2007!“

MODELLBAHN-NESTOR

Gustav Kiesewetter 80 Jahre alt

● Der Sachse Gustav Kiesewetter gehört zu den Pionieren der Kunststoff-Spritzguss-Technik im Modellbahnbereich (siehe auch MEB 10/1994 „Aufschwung Ost“). Daneben erwarb er sich in der DDR schnell einen guten Ruf durch hochwertige Lackier- und Tampondruck-Verfahren. Nach der Wende gründete der damals 64-jährige Gustav Kiesewetter die Firma Sachsenmodelle und kooperierte zwischen 1991 und 1996 mit Roco, was den Sachsenmodelle-Produkten den Markt in den alten Bundesländern öffnete. Obwohl eigentlich schon im Rententen-Alter, brachte Kiesewetter 1994 den Neubau der Produktionsanlagen in Zittau mit auf den Weg. Nach etlichen Querelen innerhalb der Geschäftsführung ging der bei seinen Mitarbeitern außerordentlich beliebte Kiesewetter 1997 in den Ruhestand. Die spätere Pleite seiner Firma nahm ihn, obschon nicht mehr in Verantwortung, sichtlich mit. Heute beschäftigt sich der Jubilar nicht mehr aktiv mit der Modellbahn, verfolgt aber trotzdem die Entwicklung der Branche. Die Sachsenmodelle, deren Entwicklung von wenigen Neukonstruktionen abgesehen, in Kiesewetters Hand lag, sind seit 2001 im Sortiment von Tillig zu finden. Der MODELLEISENBAHNER wünscht Gustav Kiesewetter Glück und Gesundheit zum runden Geburtstag.

Dr. Wolf-Ingo Hoffmann/yo



Gustav Kiesewetter setzte mit seiner Fertigungstechnik Standards.



Foto: R. Albrecht

1991 lief bei der noch jungen Firma Sachsenmodelle die Produktion auf vollen Touren.

IMPRESSUM

VERLEGER
Hermann Schöntag

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Henning Bösherz, Jochen Frickel
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Ina Olenberg, Caroline Becker

ANZEIGEN
Hermine Maucher
Telefon (07524) 9705-40
Caroline Becker
Telefon (07524) 9705-41
Anzeigenfax (07524) 9705-45
E-Mail: anzeigen@modelleisenbahner.de

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, J. H. Broers, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Matthias Fröhlich, Michael Robert Gauß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Rainer Ippen, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Frank Muth, Fritz Osenbrügge, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Christoph Romann, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny, Christian Zellweger

REDAKTION
MEB-Verlag GmbH
Modelleisenbahner
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Telefon (07524) 9705-0
Fax (07524) 9705-25

ABONNENTEN-SERVICE
MEB-Verlag GmbH
Lessingstr. 20
88427 Bad Schussenried
Telefon (07583) 9265-37
Fax (07583) 9265-39
E-Mail: abo@modelleisenbahner.de
Preis des Einzelhefts: € 3,80
Jahres-Abonnement Inland: € 44,40
Schweiz: sFr 85,70
EU-Länder: € 55,60
Andere europ. Länder: € 62,60
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus. Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
pva, Druck und Medien-Dienstleistungen GmbH
D-76829 Landau/Pfalz

VERTRIEB
IPV Inland Presse Vertrieb GmbH
Wendenstr. 29
20097 Hamburg
Tel. 040/23711-0
Fax 040/23711-215
E-Mail: ipv@ipv-hh.de
Internet: www.ipv-online.de

Der MODELLEISENBAHNER erscheint monatlich. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können nicht anerkannt werden.

Bankverbindung:
Volksbank Biberach
(BLZ 654 901 30) Konto-Nr. 117 715 000.
Anzeigenpreisliste Nr. 19, gültig ab Heft 1/2002.
Gerichtsstand ist Bad Waldsee.

ISSN 0026-7422



Foto: Bahnert

ZWISCHEN GEYER UND WOLKENSTEIN

Passend zum Schmalspurjubiläum: Nach sächsischen Motiven entstand die H0e-Anlage der BSW-Gruppe im Bw Leipzig Hauptbahnhof Süd.



WIE HASTE DIR VERÄNDERT!

Ab Ende Mai hat Berlin ein neues Fernbahnnetz und neue Bahnhöfe. Diese größte Umgestaltung der letzten 50 Jahre findet nicht nur ungeteilte Zustimmung.

Foto: Bodo Schulz



Foto: Volker Emersleben

Das Juli-Heft erscheint am **21. Juni** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch

Außerdem

LGB-Festival

Das 125-jährige Bestehen feiert das Ernst-Paul-Lehmann-Patentwerk vom 14. bis 16. Juli in Nürnberg und wir feiern ausgiebig mit.

Vorbild und Modell

Vor über einem halben Jahrhundert ging der Großraumdieseltriebwagen (GDT) bei Privatbahnen an den Start.

Total regional, Teil zwei

Mit der Regionalisierung änderten sich Infrastruktur und Qualität des Angebots inklusive der Fahrzeuge.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.



Foto: Rainer Heinrich

PARALLEL-WELTEN EINST UND JETZT

Alexisbad, Bertsdorf, Saalfeld: Lange dampften Züge dort zeitgleich ab, mancherorts tun sie das noch heute.

SUPER-STELLWERK

Aus Gips und Karton fertigt der Elsässer Philippe Hofmann das Stellwerksgebäude von Hausbergen im Maßstab 1:87.



Foto: Philippe Hofmann





Foto: W. Faller

RAUM-WUNDER

Viel Anlage und zahlreiche Details auf wenig Raum bietet Wolfgang Fallers N-Anlage dank einer ausgefeilten Planung.